

COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

L'ITALIA IN GUERRA

IL SECONDO ANNO - 1941
PARTE SECONDA

Cinquant'anni
dopo l'entrata
dell'Italia
nella 2^a Guerra
Mondiale:
aspetti
e problemi



Roma 1992

L'ITALIA IN GUERRA

il 2° anno - 1941

PARTE SECONDA

CINQUANT'ANNI DOPO L'ENTRATA DELL'ITALIA NELLA 2ª GUERRA MONDIALE

Aspetti e problemi

A cura di:

R. H. RAINERO

A. BIAGINI

STABILIMENTO GRAFICO MILITARE

GAETA

L'ITALIA IN GUERRA — IL SECONDO ANNO

COMITATO D'ONORE

On. Dott.	Virginio	ROGNONI	Ministro della Difesa
Sen. Prof.	Giovanni	SPADOLINI	Presidente del Senato
Gen.	Domenico	CORCIONE	Capo di Stato Maggiore Difesa
Gen.	Goffredo	CANINO	Capo di Stato Maggiore Esercito
Amm.	Filippo	RUGGIERO	Capo di Stato Maggiore Marina
Gen.	Stelio	NARDINI	Capo di Stato Maggiore Aeronautica
Gen.	Luciano	MELONI	Segretario Generale della Difesa
Gen.	Franco	ANGIONI	Cte 3° Corpo d'Armata
Prof.	Renato	GRISPO	Dir. Gen. Beni Culturali
Prof.	Paolo	MANTEGAZZA	Rettore Università di Milano
Prof.	Fausto	POCAR	Pro Rettore Università di Milano
Prof.	Alberto	MARTINELLI	Preside Facoltà Scienze Politiche Università di Milano
Prof.	Mario	MONTI	Rettore Università Bocconi
Prof.	Emilio	MASSA	Rettore Istituto Politecnico
Prof.	Adriano	BAUSOLA	Rettore Università Cattolica
On.	Paolo	PILLITTERI	Sindaco di Milano

COMITATO SCIENTIFICO

Amm.	Renato	SICUREZZA	Presidente C.I.S.M. Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Marina Militare
Col.	Giancarlo	GAY	Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Esercito
Col.	Giovanni	DE LORENZO	Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Aeronautica
Prof.	Antonello	BIAGINI	Università di Roma
Prof.	Romain H.	RAINERO	Università di Milano
Gen.	Pierluigi	BERTINARIA	Università di Milano

INDICE

Relazioni economiche italo-francesi » 249

Edoardo DEL VECCHIO

Vita alimentare degli italiani e razionamento » 279

Simona COLARIZZI

Problemi logistici del secondo anno di guerra: aspetti interforze » 291

Ferruccio BOTTI

Il secondo anno di guerra

La condizione della guerra Pag. 331

Pierluigi BERTINARIA

L'Africa orientale » 345

Alberto ROVIGHI

L'Africa settentrionale » 363

Filippo STEFANI

L'Africa Korps » 383

Jens PETERSEN

Il problema dei convogli e la guerra per mare » 399

Giorgio GIORGERINI

La battaglia di Matapan	Pag. 419
<i>Alberto SANTONI</i>	
L'offensiva su Malta	» 435
<i>Mariano GABRIELE</i>	
La guerra aerea	» 451
<i>Giovanni DE LORENZO</i>	
Il trasporto aereo militare	» 467
<i>Baldassarre CATALANOTTO e Cesare FALESSI</i>	
I riflessi delle operazioni nello sviluppo della Regia Aeronautica	» 493
<i>Andrea CURAMI</i>	
Cronologia essenziale	» 519

LE RELAZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE TRA L'ITALIA E LA FRANCIA DI VICHY

EDOARDO DEL VECCHIO

Premessa

Già la prima guerra mondiale aveva largamente insegnato che la comprensione della realtà di un conflitto si coglie non tanto sui campi di battaglia quanto dietro le scrivanie di chi economicamente e finanziariamente rende possibili, e talvolta eccita, gli scontri in armi. Non a caso i concetti di "guerra economica", di "blocco economico", iniziano a svilupparsi, anche a livello di ormai accettate teorizzazioni, con la guerra del 1914-18⁽¹⁾.

Fu soprattutto la scuola storiografica francese, da Braudel a Duroselle, a porre per prima in particolare evidenza, nel periodo tra le due guerre mondiali, la rilevanza della preparazione economico-finanziaria nella possibilità della condotta bellica.

In realtà se l'opulenta Europa dell'ottocento combatteva le sue guerre continentali e coloniali con una consapevolezza dei problemi economico-finanziari limitata a pochi responsabili della classe politica, mentre presocché la totalità dell'opinione pubblica ignorava la reale incidenza di tale problematica, con la prima guerra mondiale una sempre più vasta eco di essa cominciava ad affermarsi non solo tra coloro che della condotta bellica erano direttamente responsabili, ma anche a livelli più ampi di quei ceti che dello sforzo bellico subivano le conseguenze più gravose o preconizzavano i più vantaggiosi profitti.

Ma il concetto medesimo, direi la coscienza da parte degli stessi attori di quanto le possibilità di conduzione della guerra si stessero sempre più trasformando non tanto in funzione della potenza militare, quanto in diretto

(1) G. Hardach, *La prima guerra mondiale (1914-1918)*, in "Storia dell'economia mondiale del XX secolo", Etas Libri, Milano, 1982.

rapporto con la realtà economico-finanziaria che della prima era riconosciuta come il reale motore, si ha con la seconda guerra mondiale. E i paesi che tale concetto ignorarono, o perlomeno sottovalutarono, si trovarono ben presto nell'angosciata necessità di percorrere con maggiore ponderatezza i passi immediatamente successivi per non moltiplicare gli errori già commessi.

L'Italia fu appunto tra questi ultimi.

Già entrata nella prima guerra mondiale avendo negoziato nel Patto di Londra un prestito che pochi mesi erano stati sufficienti a volatilizzare, affronta la seconda guerra mondiale ignorando o mettendo a tacere le voci di coloro che paventano la scarsità delle risorse economico-finanziarie e delle materie prime più della impreparazione militare. In questa prospettiva la possibilità di aprire con la Francia sconfitta e dilaniata un dialogo da vincitore eccita in un certo senso chi in Italia medita una facile rivalutazione delle risorse italiane attraverso lo sfruttamento di parte di quelle francesi, fa sognare facili ed immediati guadagni a non pochi avventurieri che tentano di avvalersi a titolo personale del particolare momento bellico, conduce infine alcuni funzionari del Ministero degli Affari Esteri, dei tre ministeri militari e di quelli economici nel tentativo di riaprire un percorso commerciale in altri tempi di rilevante interesse.

Ma in realtà il disegno non riesce a realizzarsi secondo le aspettative prefigurate a causa di una molteplice serie di fattori che risultano maggiormente illuminanti delle trattative stesse per comprenderne l'infelice esito.

In primo luogo non è possibile ignorare che gli scambi commerciali tra le due nazioni erano già languenti nel corso degli anni trenta, soprattutto nell'ultimo biennio, durante i quali contingentamenti e difficoltà commerciali corrispondenti alle stesse strutture economiche dei due paesi avevano contribuito a deteriorare un interscambio in altri tempi ben più florido ⁽²⁾.

Si dimostrava poi evidentemente negativa la circostanza che la convenzione di armistizio non prevedesse clausole di carattere economico e finanziario.

(2) In effetti la Francia era stata, unitamente alla Gran Bretagna, il migliore corrispondente economico dello stato unitario al quale la legava il suo stesso processo di formazione politica. Ma sia fattori politici che economici avevano contribuito a ridimensionare fortemente tale situazione, sia attraverso i problemi collegati alla questione Romana e successivamente all'adesione dell'Italia alla Triplice Alleanza, sia per l'effetto di due guerre doganali che avevano deviato quasi irreversibilmente le correnti di traffico dei due paesi. Ed in effetti nemmeno la militanza nello stesso schieramento durante la prima guerra mondiale era riuscita a ricomporre il vecchio interscambio.

Altre difficoltà erano quindi determinate dalla condizione dell'Italia che non era un paese occupante, come era invece il caso della Germania, l'alleato al quale si faceva costante riferimento.

Infine per una ragione che era stata sempre presente e condizionante per l'Italia nei rapporti commerciali e finanziari con la Francia fin dai primi anni della formazione dello stato unitario: la scarsa conoscenza italiana delle reali risorse di quel paese alla quale faceva riscontro invece da parte francese la visione di un migliore quadro d'insieme dell'apparato economico italiano⁽³⁾.

Ma oltre questi fattori più propriamente tecnici due ulteriori e gravi difficoltà avrebbero permesso solo parzialmente la realizzazione dei progetti italiani sull'economia di Vichy.

Da un verso l'accanita puntigliosità nelle trattative dei rappresentanti di Vichy i quali erano convinti di dover giustificare la sopravvivenza di questo lembo di Francia con un dirigismo modernizzatore, ma allo stesso tempo erano costretti ad accettare la collaborazione con i tedeschi e quindi tentavano di affievolire quella con l'Italia. Non a caso alcuni di essi sognavano una Francia rigenerata in una Europa tedesca⁽⁴⁾.

Dall'altro la sempre più evidente insofferenza dell'alleato tedesco di fronte alla semplice eventualità che uomini d'affari o anche organismi economici italiani intrattenessero rapporti economici in terra francese. Una insofferenza che porterà i nazisti a respingere decisamente ogni nostra iniziativa nei territori da essi direttamente occupati ed a compiere una serie di azioni tendenti ad emarginare gli italiani anche dalla cosiddetta zona libera e dalle colonie francesi, come la Tunisia, che rientravano nei disegni italiani di sfruttamento o di collegamento economico⁽⁵⁾.

(3) Che i negozianti francesi fossero costantemente meglio informati sullo stato dell'economia italiana di quanto invece non lo fossero quelli italiani su quella transalpina è storia che si ripete costantemente fin dal 1861. Si veda in merito E. Del Vecchio, *La via italiana al protezionismo*, "Storia delle relazioni economiche internazionali dell'Italia (1878-1888)", Pubblicazioni dell'Archivio Storico della Camera dei Deputati, Roma, 1979, pag. 231 e sgg.

(4) La Francia di Vichy è stata oggetto di numerose opere non solo in Francia. Poche tra esse tuttavia hanno studiato profondamente la situazione economica di quella entità politica che presenta al contrario indubbi fattori di interesse. Tra queste ricordiamo H. Bonin, "Histoire économique de la France", Masson, Parigi, 1988, pag. 121 e sgg.

(5) Su questo argomento, ed in generale sui rapporti italo-francesi nei primi anni della guerra, si è soffermato efficacemente M. Borgogni, "Mussolini e la Francia di Vichy. Dalla dichiarazione di guerra al fallimento del riavvicinamento italo-francese (giugno 1940 — aprile 1942)", Nuova Immagine, Siena, 1991.

I precedenti

Una accurata analisi dei dati pubblicati, come di quelli a disposizione negli archivi italiani e francesi, conduce a considerare che in effetti gli anni trenta avevano segnato il punto più basso dei rapporti economici italo-francesi ⁽⁶⁾.

I riferimenti cronologici sono precisi in merito. Il 16 dicembre 1931 il governo francese, che nel frattempo aveva preso la decisione di adottare misure restrittive a difesa dei propri mercati ricorrendo al sistema dei contingentamenti e di riacquistare parimenti la propria autonomia tariffaria in diretta correlazione con l'aggravarsi della grande crisi, denunciava tutte le convenzioni commerciali in quel momento in vigore con l'Italia ⁽⁷⁾.

La decisione francese non appare certo imprevedibile, anzi lo stesso De Stefani l'aveva paventata già da tempo partendo soprattutto dalla con-

(6) Sui rapporti commerciali italo-francesi tra le due guerre esiste una vasta letteratura. Vorrei ricordare in particolare L. De Rosa, *I rapporti commerciali tra le due guerre mondiali*, in "Italia e Francia dal 1919 al 1939", Roma, 1981, pag. 385 e sgg.

(7) In particolare quelli del 28 novembre 1898, con i quali era stata conclusa la guerra doganale iniziata il 1 marzo 1888.

Quello del 13 novembre 1922, con il quale non si faceva cadere completamente quello del 1898, ma lo si adeguava al profondo mutamento verificatosi, in conseguenza della guerra, nelle economie delle due nazioni e alla nuova tariffa doganale approvata in Italia. L'accordo del 1922 modificava infatti la portata del precedente per quanto concerneva le specifiche concessioni tariffarie fatte dall'Italia poiché ai vecchi dazi convenzionali sostituiva stipulazioni meglio rispondenti alla mutata struttura della tariffa italiana e alle mutate esigenze della produzione francese. Si vedano in proposito i processi verbali delle sedute negoziali in Archivio Storico Ministero Affari Esteri (d'ora in poi citato con la sigla A.S.M.A.E.), Serie Economica, Francia, 1922, b. 2. Gli stessi processi verbali, come gran parte della documentazione corrispondente, si trovano anche negli Archives du Ministère des Finances (d'ora in poi citato con la sigla A.M.F.) che saranno richiamati solo nel caso sia stata trovata in essi documentazione mancante nell'A.S.M.A.E..

Anche l'accordo firmato il 29 maggio 1926, in conseguenza dei provvedimenti doganali resi necessari dalla svalutazione del franco, e che aveva condotto ad una revisione di quello del 1922, diveniva superfluo a seguito di quello del 1911. Come pure quello del marzo 1928, reso necessario dal fine di mitigare i possibili effetti di nuovi inasprimenti daziari a danno del commercio italiano derivanti dalla riforma doganale francese dell'anno precedente, e quelli del 1930 e dello stesso 1931, relativi ai contingentamenti sul commercio dei bachi da seta e dei vini italiani.

A.S.M.A.E., Serie Economica, Francia, 1940, b. 6, "Memoria sulle relazioni commerciali fra l'Italia e la Francia dal 1898 al 10 giugno 1940". La "memoria", lunga 43 pagine e con 7 allegati statistici, non è datata, né firmata, ma è dattiloscritta su carta stampata del Ministero dell'Industria e del Commercio.

statazione che l'interscambio tra i due paesi si fondava su diversi orientamenti delle politiche economiche: deflazionista in Italia, tendente soprattutto alla stabilizzazione del franco nella vicina repubblica. Non a caso dunque da tali premesse il risultato costante più evidentemente negativo era stato la formazione di un pesante deficit italiano e la contrazione generale del commercio.

Al fine di concludere un nuovo trattato venivano tempestivamente intrapresi tra i due governi appositi negoziati che conducevano, il 4 marzo 1932, alla firma di un *modus vivendi* di carattere provvisorio. Questo nuovo patto, data l'eccezionale situazione del momento in cui fu stipulato, si limitava a stabilire il reciproco trattamento della clausola della nazione più favorita, con l'esclusione di alcuni prodotti elencati in apposite liste, mentre sanciva, in materia di limitazioni delle importazioni, la piena libertà delle due parti di adottare misure di restrizione secondo le norme previste dalla propria legislazione. Nell'intento poi di regolare la reciproca importazione dei prodotti vinicoli si giungeva in seguito, l'8 maggio 1933, alla conclusione di un *avenant al modus vivendi*⁽⁸⁾.

Negli anni successivi, come conseguenza dell'adozione da parte italiana di provvedimenti restrittivi nei riguardi delle importazioni, i rapporti commerciali con la Francia, interrotti dall'applicazione delle sanzioni economiche, furono ripresi secondo i principi allora adottati nell'ambito della politica economica italiana, in sostanza sulla base di un sistema di clearing. Tale sistema era inoltre sussidiato da un controllo dei contingenti in modo da consentire un saldo in favore dell'Italia da utilizzare per i crediti commerciali arretrati.

Gli accordi però, anche ma soprattutto a causa delle fluttuazioni del franco, non risposero pienamente alle aspettative peggiorando decisamente nell'ultimo triennio precedente lo scoppio del conflitto, e il 1937 si chiudeva con un disavanzo per l'Italia di 52 milioni di lire. Si rendevano perciò necessari nuovi accordi che venivano stipulati il 14 aprile 1938 cercando di ovviare agli inconvenienti verificatisi. Venne infatti abbandonato il clearing e sostituito da un sistema di scambi compensati regolati in divisa. Rimaneva tuttavia in vigore il principio dei contingentamenti con il quale, tenendo conto delle reciproche esigenze di materie prime, di prodotti agricoli e semilavorati dei due paesi, si mirava a predisporre un piano di scambi che consentisse all'Italia di liquidare progressivamente i vecchi

(8) A.S.M.A.E., Serie Economica, Francia, 1931, b. 3 e idem, 1932, b. 2, idem, 1933, b. 2.

debiti commerciali ancora in sospeso, come pure il disavanzo finanziario. Senonchè l'ulteriore svalutazione del franco effettuata alla metà del 1938, in un momento cioè particolarmente delicato, essendo quello del passaggio dal regime di clearing a quello dei pagamenti in divisa, conduceva ancora una volta ad una situazione diversa da quella auspicata e gli scambi ne erano ulteriormente intralciati.

Era evidente che il commercio tra i due paesi languiva senza scampo e, per quanto gli accordi del 14 aprile 1938 fossero successivamente prorogati, tutti i tentativi di ravvivare le relazioni commerciali tra le due nazioni ebbero scarsi risultati.

Concorrevano a peggiorare tale situazione le ripercussioni della incerta situazione politica internazionale, gli ulteriori deprezzamenti del franco che nel solo novembre del 1938 era svalutato del 22%, gli inasprimenti doganali che ridussero per gli esportatori italiani le possibilità di collocamento dei loro prodotti sui mercati francesi, l'intrinseca debolezza della struttura economica francese che aveva sempre agito da volano negli scambi bilaterali⁽⁹⁾, ed infine, è ovvio, il progressivo distacco politico.

La struttura economica italiana andava legandosi sempre più a quella tedesca tanto da far affermare a Luigi De Rosa "Ormai la struttura del commercio estero italiano, già sconvolta dalle vicende della crisi economica del 1929, stava emergendo del tutto trasformata. In nessun campo come in quello del commercio estero l'avvicinamento alla Germania faceva sentire tanto il suo peso. Non più vi svolgevano un ruolo decisivo gli antichi alleati della prima guerra mondiale: Francia ed Inghilterra. Per importazioni ed esportazioni la Germania costituiva ormai il migliore fornitore e cliente dell'Italia"⁽¹⁰⁾.

Da parte italiana la limitazione degli acquisti in Francia derivava inoltre anche dall'impegno, peraltro non ancora assolto, di provvedere con un maggiore gettito delle esportazioni al pagamento dei debiti commerciali e finanziari arretrati.

Gli accordi del 6 marzo 1940, gli ultimi accordi commerciali e di pagamento prima dello scoppio delle ostilità, in realtà non facevano che evidenziare questa lunga serie di problematiche⁽¹¹⁾, e il commercio tra i

(9) J.C. Asselain, "Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours", tome 2, "De 1919 à la fin des années 1970", Ed. du Seuil, 1984, pag. 84 e sgg..

(10) L. De Rosa, *I rapporti commerciali tra le due Guerre mondiali*, cit., pag. 415-16.

(11) Trattati e convenzioni, Accordi fra l'Italia e la Francia (6 marzo 1940), Roma, 1940.

due paesi non rappresentava ormai che poco più del 2% del totale⁽¹²⁾: indubbiamente il maggiore ostacolo alle velleità speculative italiane e anche alla semplice ripresa dei rapporti commerciali tra i due paesi dopo la breve guerra seguita alla dichiarazione del 10 giugno.

Gli ostacoli opposti dal governo di Vichy

La travolgente e sconvolgente avanzata delle truppe del Terzo Reich aveva portato gran parte del territorio francese sotto il diretto controllo dell'esercito tedesco e dell'apparato del partito nazional-socialista il quale, come avveniva anche in tante altre nazioni europee occupate, si apprestava a tradurre le vittorie militari in sfruttamento delle risorse economiche, finanziarie ed umane del paese. Contemporaneamente un terzo circa della Francia si organizzava in quella effimera struttura politica che era la repubblica di Vichy. Infine la cosiddetta "zona verde". Pochi chilometri quadrati, più o meno corrispondenti al piccolo comune di Mentone e ad alcune valli alpestri sulle quali Roma aveva un disegno di annessione, erano direttamente soggetti alla giurisdizione italiana.

In questa situazione era evidente che i progetti italiani di sfruttare la favorevole contingenza bellica per concludere convenienti rapporti commerciali e finanziari con la Francia risultavano limitati e contrastati. Si trattava in sostanza di ridare vita a rapporti che solo pochi mesi prima abbiamo visto presoché prossimi all'esaurimento e per raggiungere tale risultato era evidente che sarebbe stata necessaria una concorde volontà delle due parti.

Al contrario ben differente era l'atteggiamento delle autorità di Vichy le quali identificavano le loro responsabilità in due finalità che in realtà si confondevano nella loro applicazione: resistere alle pressioni tedesche che miravano ad un sistematico sfruttamento di ogni risorsa francese, costruire uno stato dirigista che avrebbe presentato il duplice vantaggio di essere ben accetto per le sue affinità ideologiche con la maggiore potenza occupante e di poter affrontare con maggiore efficacia le difficoltà del momento.

(12) Istituto Centrale di Statistica, "Sommario di statistiche storiche italiane (1861-1955)", Roma, 1958, pag. 157.

Si potrebbe riassumere tale progetto nella formula “dirigismo per sopravvivere”⁽¹³⁾. L'intervento dello stato si imponeva infatti soprattutto per la esigenza primaria della Francia di non soccombere alle difficoltà determinate dalla disastrosa guerra combattuta e dalla successiva occupazione tedesca.

Era infatti proprio a causa dei problemi di rifornimenti creati dall'occupazione che, nell'agosto del 1940, aveva origine “l'Ufficio Centrale per la Ripartizione della Produzione Industriale”, cupola coordinatrice dei “Comitati di Organizzazione”, competenti per i diversi settori economici, e nei quali si possono distinguere tre ruoli principali: raccolta di informazioni sulle risorse disponibili e sulle necessità dell'apparato produttivo in primo luogo; quindi ripartizione delle risorse tra produttori e consumatori, con particolare riguardo per quelle energetiche, materie prime e derrate alimentari; infine elaborazione di griglie di qualità e livelli dei prezzi con evidenti funzioni calmieratrici.

Posti di fronte alle difficoltà determinate dalle vendite coatte di materiali ritenuti essenziali non solo alla sopravvivenza della struttura produttiva, ma anche ai bisogni essenziali della popolazione, i dirigenti di Vichy rafforzavano il loro controllo sull'economia del paese in modo da evitare che le condizioni di vita della popolazione scendessero oltre limiti inaccettabili che avrebbero potuto determinare situazioni di insofferenza difficilmente controllabili ed allo stesso tempo per organizzare le imprese evitando che si presentassero isolate e quindi in condizione di inferiorità nei confronti degli occupanti. Era il sorgere del cosiddetto “corporativismo di penuria” che, con i “Comitati di Organizzazione” e tutte le commissioni di pianificazione successive, riusciva a presentare una efficace opposizione elastica alle perentorie manifestazioni delle esigenze tedesche e a far naufragare le parallele richieste italiane che si fondavano su basi ben più fragili.

Da queste esigenze economiche e dall'organizzazione che ne conseguiva nasceva l'ideologia di Vichy che la disfatta del 1940 era da addebitare ai difetti della terza repubblica, appesantita e resa inefficiente da una struttura economica arcaica e da una conflittualità permanente tra datori di lavoro e lavoratori che ne avevano irrimediabilmente indebolito il prestigio e le capacità imprenditoriali. Il governo di Vichy voleva dunque instaurare un capitalismo che superasse le problematiche sviluppatesi soprattutto nella seconda metà degli anni trenta: eccessiva ingerenza dei sindacati, tensioni sociali, strapotere di trust che avevano trasmesso il potere decisionale dalla borghesia imprenditoriale ad una inerte burocrazia.

(13) H. Bonin, “Histoire économique de la France depuis 1880”, *cit.*, pag. 121.

La soluzione, per un pronto recupero della dinamica produttiva interna e per controllare efficacemente le pretese delle due potenze nemiche, era individuata in un intervento esteso, anche se provvisorio, dello stato che era comunque destinato ad effettuare anche riforme che avrebbero protratto nel tempo i loro effetti. E' il caso della concentrazione delle responsabilità nella figura del presidente-direttore generale delle società anonime, come della costituzione di una commissione di controllo delle banche che, oltre ad un generale controllo del rispetto delle norme, avrebbe dovuto anche evitare la occulta infiltrazione di banche miste nel sistema finanziario francese. Tutte innovazioni i cui effetti sarebbero durati fino al 1967⁽¹⁴⁾.

La dittatura di Petain appariva in tale prospettiva una opportunità storica per predisporre le basi al ritorno di quella mitica età dell'oro del liberalismo ottocentesco attraverso un processo di modernizzazione che innanzi tutto eliminasse il potere dei gruppi di pressione elettorale i quali tanto negativamente avevano influito sulla terza repubblica.

Ma come ideare, rendendolo altresì aderente alle difficili esigenze del momento, questo organismo che avrebbe dovuto proiettarsi nel futuro nella stessa misura in cui si trovava ad affrontare difficili rapporti con i tedeschi e, sia pure in minore misura, anche con gli italiani? Sarebbe risultato sufficiente quel processo di concentrazione che finora era stata l'unica soluzione individuata per le esigenze interne ed esterne? Ed infine, in una situazione così anomala era logico predisporre prospettive che richiedevano anni per essere realizzate, mentre i risultati nei confronti di tedeschi ed italiani avrebbero dovuto comportare immediate realizzazioni?

Di fronte a questi interrogativi alcuni modernizzatori che poi saranno ricordati come i "tecnocrati di Vichy" esprimevano quattro orientamenti, corrispondenti ad altrettanti gruppi di potere, dei quali due facevano espresso riferimento all'esito della guerra, mentre i rimanenti elaboravano le loro finalità senza considerare la situazione esistente come determinante ai fini del successo dei loro piani.

Tra i primi coloro i quali puntavano, o erano certi dell' "immanicabile" successo finale delle armi delle potenze dell'Asse, erano maggiormente sensibili a ciò che presumibilmente tale vittoria avrebbe comportato. Da un lato quindi paventavano una Francia ridotta alle funzioni di riserva

(14) Idem, pag. 122.

agraria o turistica e mediatrice commerciale dei prodotti del suo impero coloniale. Dall'altro ritenevano di conseguenza essenziale un rilancio dai risultati immediati della produzione nazionale per poter rivendicare un ruolo di maggior prestigio e rilevanza in questa futura Europa nella quale la Francia avrebbe potuto soppiantare l'Italia quale interlocutore privilegiato dei tedeschi. Quei francesi, i quali valutavano probabile e auspicabile una disfatta tedesca, ritenevano al contrario che piani anche a lunga scadenza per instaurare un "capitalismo rigenerato" il quale superasse le tare della terza repubblica fossero senz'altro preferibili.

Coloro i quali ritenevano influente la situazione militare, o erano sulla linea della continuità dello stato e quindi ideavano i loro piani di riforme dello stato imprenditoriale sulla base di una ininterrotta successione burocratica, o vagheggiavano una versione francese del corporativismo che avrebbe permesso il pieno sviluppo di una rapida ripresa dell'economia del paese.

La forza di questi gruppi dirigenti, tesi ad un processo di modernizzazione che permettesse il superamento della decadente situazione economica degli anni trenta, comincia a manifestarsi pienamente nel settembre del 1940 con il rimpasto del governo Laval e soprattutto nel successivo dicembre quando a Laval succede Flandin. Ma l'effettiva applicazione dei loro piani di sviluppo si ha soprattutto con il governo Darlan. Fulcro dell'attività modernizzatrice è un nutrito gruppo dirigenziale intorno al ministero del Lavoro e della Produzione Industriale che è particolarmente attivo tra gli ultimi mesi del 1940 e tutto il 1941. In particolare Belin, a cavallo appunto tra il 1940 e il 1941, Puchen, nel febbraio-giugno 1941, Lehideux, dal giugno 1941 al 1942. Si sviluppano intorno ad essi i "Comitati di Organizzazione" e la "Delegazione per le risorse economiche franco-tedesche", tutti con lo scopo ben preciso di far decollare un riformismo economico che agevolasse ed incoraggiasse grandi imprese moderne e concorrenziali ed allo stesso tempo fosse in grado di opporsi ad eccessive ingerenze dei tedeschi e quindi anche degli italiani⁽¹⁵⁾.

Ad essi va riconosciuta una notevole correlazione con il recente passato della terza repubblica e i primi anni del dopoguerra per cui, pur respingendo tuttora i principi di Vichy, la stessa storiografia francese delinea

(15) Completava inoltre questo nuovo apparato centralizzatore un efficace sistema di rilevazioni statistiche che proprio nel corso del 1941 iniziava la sua piena attività. H. Bonin, "Histoire économique de la France depuis 1880", *cit.*, pag. 123.

da qualche anno la continuità tra gli sforzi riformisti nel settore economico della sinistra del Fronte Popolare, della destra del biennio 1938-1940 e appunto dei tecnocrati di Vichy che si collegano poi con alcune iniziative del periodo della Liberazione⁽¹⁶⁾. Ed in effetti abbiamo ricordato poco sopra come alcune realizzazioni di questi anni siano durate fino agli anni sessanta. In ogni caso risulta chiaro che questo sforzo creativo dei dirigenti dell'economia di Vichy, volto allo stesso tempo a legittimare la propria esistenza ed a creare un diverso futuro, contrasta con ogni aspettativa da parte italiana di avvalersi di alcune delle più interessanti risorse della vicina repubblica.

Ma agli stessi gruppi dirigenti, che abbiamo visto tra l'altro notevolmente frazionati in gruppi minori dalle divergenze non irrilevanti, ogni progetto risulta di sempre più difficile realizzazione non solo dal particolare momento storico quanto anche dall'atteggiamento dei principali destinatari del loro attivismo. La classe padronale infatti è scettica sia di fronte ai progetti di modernizzazione discussi all'interno dei comitati di organizzazione, sia nei confronti degli schemi dirigisti di rinnovamento.

Più che costruire un diverso futuro che dovrebbe portare al superamento della staticità economica degli anni trenta, Vichy riesce a mala pena a gestire la scarsità delle risorse del periodo bellico nel sempre presente e difficile compito di evitare insurrezioni popolari che potrebbero legittimare ulteriori allargamenti del controllo tedesco. Come è possibile in tali condizioni modernizzare un paese occupato, diviso, emarginato dagli scambi mondiali e colpito da sempre nuovi e maggiori razionamenti? Gli stessi progetti che dovrebbero essere i più realizzabili perchè prevedono l'inserimento della nuova Francia nell'Europa nazista, che sembra in questo momento allargarsi e rafforzarsi, mostrano in realtà tutta la loro utopia di fronte all'atteggiamento delle truppe di occupazione che restringono continuamente gli spazi di manovra e che non mostrano affatto di accettare collaboratori anche minimamente ingombranti.

In queste condizioni appare fin troppo evidente la discrasia che nel corso del 1941 si insinua nelle primitive progettazioni economiche di Vichy.

(16) Si veda in tal senso AA.VV., "Colloque sur la vie économique des Français (1936-1946)", D.O.C., Parigi, 1987, pag. 136 e sgg., e le già citate opere di C. Asselain e di H. Bonin.

D'altra parte anche alcuni dirigenti di Vichy, contrastando in parte il pensiero dominante che ogni problema francese derivasse dalle pecche della terza repubblica, riconoscevano la continuità delle iniziative economiche del 1940-41 sia con alcune di quelle intraprese nel biennio immediatamente precedente, sia (ed è maggiormente significativo) con alcune decisioni del Fronte Popolare.

Il presente delinea con sempre maggiore chiarezza che il collaborazionismo è l'unica scelta di sopravvivenza concessa a Vichy, ma assorbe ogni risorsa, ogni spazio di autonoma decisione. Una strategia dell'avvenire diviene in queste condizioni quasi un mero esercizio intellettuale.

Si rendono dunque maggiormente evidenti le differenziazioni delle posizioni dei responsabili di Vichy. Alcuni identificano in Petain l'uomo che può condurre la Francia attraverso le difficoltà del presente verso l'unico futuro accettabile e si impegnano in una fedeltà a tutta prova nei confronti dell'uomo identificandola con quella alla patria; l'unica soluzione, forse non onorevole ma pratica, per la sopravvivenza del paese. Altri accentuano l'interpretazione di se stessi come funzionari governativi, i rappresentanti di una burocrazia che può essere il vero punto di riferimento in una situazione di estremo deterioramento del sistema economico e che costituiranno in un qualsiasi futuro francese la base solida quanto necessaria per la ripresa del paese. Infine c'è chi rifiuta ogni forma di collaborazionismo e anche di collaborazione scegliendo, quando riescono a sfuggire alla deportazione, tra le due soluzioni possibili: raggiungere la Francia Libera di De Gaulle, e spicca tra essi il nome del futuro ministro degli esteri Couve de Murville, o rafforzare il costituendo fronte di resistenza interna.

In sostanza il 1941 è l'anno delle decisioni fondamentali. Coloro che sono rimasti a Vichy, convinti o meno della inevitabile vittoria finale tedesca e quindi della nascita di una Europa guidata da Berlino, si trovano di fronte alla realtà di una occupazione che, qualunque sarà l'esito finale del conflitto, si annuncia lunga e pesante. Se nel 1940 le problematiche circa il futuro assetto della Francia hanno condotto a modelli dirigisti, peraltro come abbiamo visto non poco contrastati, più ci si inoltra nel 1941 più divengono impellenti le preoccupazioni sull'immediato presente con il conseguente parziale abbandono di eccessivi sguardi al futuro.

Si perfezionano i modelli dei contratti di forniture di guerra per la Germania che erano stati introdotti dalla delegazione economica presso la Commissione di Armistizio di Wiesbaden fin dal settembre dell'anno precedente e che erano stati oggetto di interesse anche nelle conversazioni tra Hitler e Petain in ottobre.

Ma in relazione al maggiore sforzo bellico tedesco del 1941 i francesi constatano che l'emorragia di prodotti e persone verso la Germania si moltiplica incessantemente con lo scorrere dei mesi. Se gli sforzi di Flandin sono presoché inefficaci, la vicepresidenza di Darlan, a partire da febbraio, raggiunge alcuni risultati concreti. In aprile si concretizza la forma-

zione di una nuova "Delegazione generale per le relazioni economiche franco-tedesche" con il compito di coordinare le posizioni dei prigionieri di guerra, dei lavoratori francesi presso fabbriche tedesche, i piani di restituzione delle materie prime e delle fonti energetiche prelevate, di organizzare infine la ripresa della produzione francese⁽¹⁷⁾. Risultati modesti comunque come appare evidente poi dai "Protocolli di Parigi" della fine di maggio e dal successivo incontro di dicembre tra Goering e Petain che, nonostante gli sforzi dei francesi, non sanzionano i progetti di integrazione economica fondati su una pur relativa reciprocità. L'immediato futuro stabilirà comunque che il 1941 ha segnato nei confronti della Germania i maggiori successi in campo economico della Francia di Vichy che sarà sempre più coinvolta, suo malgrado, in una passiva partecipazione allo sforzo bellico tedesco.

Ripresa e sviluppo delle relazioni economiche italo-francesi

Appare dunque alquanto evidente che per i responsabili di Vichy le maggiori preoccupazioni del settore economico, e non solo in questo ovviamente, venivano dai tedeschi e non dagli italiani.

Questi ultimi tentano infatti di indirizzare le loro relazioni economico-finanziarie secondo il modello tedesco, ma troppo spesso i risultati che riescono a conseguire sono chiaramente deludenti. Mancavano in effetti agli italiani una serie di requisiti per soddisfare le proprie ambizioni nel settore economico a danno dei francesi a partire dalla formulazione stessa del regime armistiziale che aveva ignorato i problemi economici e dalla loro posizione di vincitori che in realtà non controllavano rilevanti porzioni di territorio.

Si aggiunga inoltre che l'importanza attribuita dagli italiani alla ripresa delle relazioni economiche e il tiepido atteggiamento francese in proposito era in netto contrasto con quanto si era delineato nel periodo della non belligeranza. Allora erano i francesi che cercavano, anche con un certo affanno, legami con l'economia italiana per sostenere lo sforzo bellico. Ora erano gli italiani che avrebbero voluto disporre delle risorse della zona libera e dei territori nord africani dell'impero francese per sostenere una macchina bellica in gravi difficoltà. Era in sostanza una inversione di tendenza non semplice da realizzare soprattutto considerando il diffuso sentimento antitaliano provocata dai tempi e dai modi dell'intervento in guerra.

(17) La prima delegazione ebbe vita effimera tra il novembre del 1940 e il gennaio seguente.

A.S.M.A.E.F., Guerre 1939-45, Série Z, Vichy-Europe, Italie, b. 439.

Ma soprattutto si evidenziavano due ulteriori gravi difficoltà.

In primo luogo una contraddizione di base, nata con la firma stessa dell'armistizio. Da parte italiana si era manifestata infatti immediatamente una netta chiusura ad un riavvicinamento politico con Vichy, che al contrario era stato oggetto di chiare aperture francesi soprattutto nell'estate del 1940. Si prendeva però l'iniziativa per una ripresa dei rapporti commerciali e finanziari alla ricerca di ulteriori energie per sostenere uno sforzo bellico di fronte al quale si dimostravano sempre più inadeguate le risorse del paese⁽¹⁸⁾.

Il passo non era stato comunque respinto dai dirigenti di Vichy che vedevano in esso la possibilità di soddisfare alcune rilevanti finalità. Innanzitutto risolvere parzialmente due problematiche che potevano rivelarsi di grande utilità per l'equilibrio e l'ordine interni: tranquillizzare i francesi circa la sicurezza dei loro beni in Italia, superare il problema dei rifornimenti di derrate alimentari che stavano diventando un tema inquietante per una repubblica separata dai suoi migliori centri produttivi in mano ai tedeschi. Quindi riaprire attraverso il nord italiano quel vitale commercio con i paesi danubiani che tra le due guerre si era dimostrato di grande vitalità. Infine ottenere, attraverso la soddisfazione delle più impellenti necessità economiche italiane, un atteggiamento più conciliante dell'Italia sia per quel che riguardava i rapporti politici con la zona libera, sia quale tramite benevolo nei confronti dell'occupante nazista.

Sulla base di tali diverse prospettive si era concretizzata il 23 agosto 1940 la ripresa dei rapporti commerciali italo-francesi⁽¹⁹⁾. Questa era

(18) Che l'iniziativa della ripresa dei rapporti commerciali e finanziari sia stata italiana nel luglio del 1940 è non solo ampiamente dimostrato in numerose pubblicazioni, ma confermato dalla pubblicazione dei documenti diplomatici sia italiani che francesi.

(19) Tali accordi prevedevano determinati contingenti all'importazione sia in Italia (rotami, fosfati, alluminio ecc.) che in Francia (formaggi, agrumi, seta greggia, frutta secca, oli essenziali ecc.). I contingenti stabiliti in questo primo accordo per il periodo che veniva a scadere con il 31 dicembre dello stesso anno, furono poi più volte modificati con i vari processi verbali delle riunioni delle due delegazioni a seconda dell'andamento effettivo degli scambi i quali fin dall'inizio non corrisposero alla realtà delle previsioni fatte in sede di accordi.

Oltre alla variazione dei contingenti gli accordi italo-francesi prevedevano e definivano varie operazioni particolari, prime tra esse le compensazioni private.

Con questi accordi di agosto era convenuto inoltre che i prezzi delle merci scambiate sarebbero stati fissati in lire italiane e che il pagamento delle merci francesi doveva effettuarsi mediante accredito a un conto aperto presso l'Istcambi a favore della Banca di Francia. Le disponibilità di questo conto dovevano essere utilizzate, su domanda del suo intestatario, per il pagamento di merci italiane esportate in Francia.

prevista non attraverso trattative tra privati, ma tramite l'intervento attivo di organismi governativi coordinati dalla Commissione Economica nata all'interno della C.I.A.F. ⁽²⁰⁾. Tuttavia lo sviluppo degli avvenimenti del periodo post armistiziale dimostrava ben presto che i calcoli dei responsabili di Vichy mal si conciliavano con le finalità degli italiani i quali volevano unicamente realizzare il massimo sfruttamento delle risorse francesi compatibile con la sostanzialmente debole posizione italiana. Essi non intendevano assolutamente collegare i rapporti economici con quelli politici evidenziando in tal modo la completa mancanza di sintonia con gli obiettivi delle autorità di Vichy. La seconda difficoltà, individuabile nell'atteggiamento tedesco di insofferenza di fronte alla volontà italiana di partecipare all'accaparramento dei prodotti francesi, non faceva che alimentare ulteriormente i malintesi iniziali e le difficoltà successive tra Roma e Vichy.

Nel corso del secondo semestre del 1940 in effetti i tedeschi avevano posto ogni sorta di difficoltà all'inserimento di uomini di affari italiani in territorio francese al punto da spingere prima i responsabili della C.I.A.F. a ricercare un accordo con le autorità locali di occupazione e in seguito lo stesso governo di Roma a concludere un *modus vivendi* con quello di Berlino per evitare attriti e facilitare gli inserimenti economici italiani ⁽²¹⁾. Ma ambedue le vie si erano dimostrate alquanto inefficaci e risultava difficile per i nostri responsabili individuare da quale parte provenissero le maggiori difficoltà ad una effettiva ripresa delle relazioni economiche. Dal nemico vinto che rifiutava sostanzialmente di riconoscersi tale e che intendeva chiaramente patteggiare concessioni economiche con riconoscimenti politici o dall'alleato che non mostrava di gradire alcuna intromissione in quello che evidentemente considerava una sua esclusiva riserva ⁽²²⁾.

Difficoltà dunque, serie difficoltà avevano ostacolato la ripresa delle relazioni commerciali tra l'Italia e la repubblica di Vichy nel corso del secondo semestre del 1940. Non c'è di conseguenza da meravigliarsi se alla

(20) Commissione Italiana di Armistizio con la Francia. L'organizzazione e la storia stessa della C.I.A.F. è efficacemente ricostruita in Romain H. Rainero, "Mussolini e Pétain. Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy (10 giugno 1940 - 8 settembre 1943), Tomo I, Narrazione", Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Varese, 1990.

(21) Il *modus vivendi* fu firmato il 17 agosto 1940. Si veda in proposito M. Borgogni, "Mussolini e la Francia di Vichy", *cit.*, pag. 125 e sgg.

(22) Le preoccupazioni italiane, che si trasformano ben presto in timori, sull'atteggiamento tedesco di chiusura di fronte alle rivendicazioni dei nostri interessi economici in territorio francese sono sinteticamente ed efficacemente delineate in D.D.I., Serie IX (1939-43), voll. V e VI.

scadenza iniziale del 1941 il bilancio delle stesse risultasse piuttosto deludente⁽²³⁾, soprattutto per la delegazione economica italiana la quale intensificava i suoi sforzi per creare strumenti giuridici che riuscissero a determinare risultati maggiori di quelli conseguiti con la convenzione di agosto⁽²⁴⁾.

Le convenzioni concluse nel 1941

Si spiegano in tal modo i numerosi accordi e convenzioni che costellano la strada dei rapporti economico-finanziari nel corso del 1941.

Il primo problema che si doveva tentare di risolvere era quello della liquidazione della situazione creata dalle due settimane di ostilità.

In effetti era stato convenuto che le merci bloccate, sia in Italia che in Francia a seguito degli eventi bellici, sarebbero state liberate, ma le difficoltà poste per la formulazione esatta delle liste dei materiali aveva in effetti prolungato nel tempo la soluzione del problema. Problema che si poneva allo stesso modo per le merci sequestrate. In applicazione dell'articolo 17 della convenzione di armistizio le merci sequestrate a seguito del

(23) Il bilancio dell'interscambio dimostrava che gli accordi del 23 agosto erano stati rispettati, al primo gennaio 1941, solamente per poco più di un terzo.

(24) Già dopo due mesi dalla firma dell'accordo che rimetteva in moto l'interscambio italo-francese, l'iniziativa della delegazione italiana aveva portato alla conclusione dello scambio di note del 15 ottobre 1940 con il quale era stato perfezionato un prestito senza interessi dalla Francia al Tesoro italiano di 50 milioni di franchi allo scopo di facilitare lo sviluppo del commercio. Tale somma doveva essere versata secondo quote di importo variabile che dovevano appunto essere commisurate all'entità degli scambi e il loro utilizzo era previsto per i pagamenti che l'Italia avrebbe dovuto effettuare in Francia o nei territori dell'impero francese durante il periodo dell'armistizio.

"Trattati e convenzioni, Accordi fra l'Italia e la Francia (Roma, 15 ottobre 1940)", Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1940 (XVIII).

Il 27 novembre 1940 era inoltre disciplinato il regolamento dei rapporti di assicurazione e di riassicurazione per i quali furono istituiti un conto assicurazione in lire ed uno in franchi. Il conto assicurativo in lire veniva utilizzato per il regolamento dei crediti e debiti corrispondenti ai contratti stipulati in valuta diversa dal franco tra le compagnie italiane e francesi di assicurazione e di riassicurazione. Il conto assicurazione in franchi veniva invece utilizzato per le somme riferentesi a debiti e crediti espressi in franchi.

I saldi dei due conti potevano essere compensati con gli eventuali saldi di segno contrario esistenti presso i conti presso i conti speciali in lire e in franchi intrattenuti tra le Ferrovie italiane e la Società Nazionale delle Ferrovie Francesi.

"Trattati e convenzioni, Accordi fra l'Italia e la Francia (Roma, 27 novembre 1940)", Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1940 (XVIII).

In realtà al 9 settembre 1943, data con la quale si concludeva il regime armistiziale, il conto in lire risultava passivo per l'Italia per 655.385 lire, mentre quello in franchi era a credito per l'Italia di 227.769.

blocco alleato avrebbero dovuto essere restituite e riportate in un porto della Francia o dell'Africa del Nord per un valore stimato dagli italiani in 294 milioni di lire. Dopo la restituzione effettiva di merci per un valore stimato di 223,5 milioni veniva conclusa una transazione, nell'agosto del 1941, per la quale il valore del saldo era calcolato in 55 milioni di lire⁽²⁵⁾.

L'Italia reclamava comunque dalla Francia 13,2 milioni di lire per spese di assicurazione e di trasporto relative alle merci requisite e aveva immobilizzato sul conto di clearing una somma equivalente di merci francesi, ma in ogni caso la somma del valore delle merci requisite ai francesi, al tasso concordato di 2,21 franchi per lira, rappresentava un credito a favore della Francia di 594 milioni di lire che furono in parte effettivamente restituiti e per il residuo di 100 milioni di franchi iscritti nell'accordo di clearing. Mentre anche il dissidio relativo alle navi italiane in mano francese era risolto in maniera soddisfacente⁽²⁶⁾.

Di maggiore difficoltà risultava ovviamente il problema della consegna delle materie prime.. Gli accordi di Wiesbaden dell'anno precedente avevano imposto alla Francia la consegna all'Italia di 1.000 tonnellate di gomma che erano state aggiunte alle 13.350 tonnellate destinate a profitto della Germania, ma era evidente che né la forma, né la quantità del prelevamento potevano soddisfare le necessità belliche prospettate dalla delegazione italiana la quale si batteva inoltre tenacemente per una soddisfacente soluzione degli accordi di compensazione. Questi potevano essere distinti in tre sezioni: l'accordo di clearing, le compensazioni secondarie, i trasporti.

Secondo le condizioni previste nell'accordo del 23 agosto, e le cui disposizioni di ordine generale saranno confermate nelle successive trattative, le relazioni commerciali tra Italia e Francia erano state riallacciate sulla base dell'equilibrio degli scambi per tutta quella serie di ragioni già delineate a proposito degli accordi armistiziali. Il principale obbligo che ne derivava per le nostre importazioni era quindi che esse non potevano svilupparsi oltre il limite imposto dalle disponibilità create a nostro favore dalle esportazioni preliminarmente realizzate. Per cui gli uffici degli scambi erano costretti a

(25) La somma era regolata con un accordo di clearing fino alla concorrenza di 46,5 milioni e tramite scambi in natura per gli 8,5 milioni mancanti.
Archives Economiques et Financieres, b. 10768.

(26) Si trattava di 7 navi (Rosandra, Tagliamento, Nicolò Odero, Dandolo, San Pietro, Fortunato e Semien) effettivamente in mano francese, della Capo Olmo che era stata ceduta agli inglesi a Gibilterra e di due petroliere che furono rimpiazzate dalla cessione di altrettante francesi anche se la delegazione d'oltralpe affermava che queste ultime si trovavano in un porto venezuelano.

contenere gli esportatori entro i valori massimi delle somme versate dagli importatori risultando quindi evidente che l'interesse dei primi limitava il disequilibrio del clearing, ma risultava altrettanto evidente che un sistema del genere procurava maggiori difficoltà alle necessità italiane e concedeva più ampi spazi di manovra ai negozianti francesi.

Per di più i contratti di acquisto e di vendita di enti pubblici, conclusi e resi esecutivi solo dopo le opportune approvazioni dei ministeri competenti, potevano essere stabiliti solo entro le liste di importazione o di esportazione che erano inoltre oggetto di revisioni periodiche da parte delle due delegazioni economiche che si riunivano a Roma e proprio a partire dal 1941 le operazioni commerciali tra privati erano ammesse, ma anch'esse entro i limiti dei contingenti rivedibili iscritti nelle liste.

Le difficoltà erano poi elevate, soprattutto nell'anno che stiamo considerando, dalla definizione del tasso di scambio tra le due monete che risultava oggetto di polemiche nell'ambito delle due delegazioni. Subito dopo l'armistizio l'Italia aveva imposto nella pur piccola zona di occupazione la parità, in realtà alquanto disequilibrata, di 30 lire per 100 franchi, ma con la ripresa delle relazioni commerciali aveva mutato il cambio a 38 lire tenendo presente il rapporto di 1 reichmark ogni 20 franchi. Naturalmente le autorità di Vichy non accettavano questi mutamenti e proponevano la parità del periodo immediatamente precedente le ostilità che risultava dal rapporto tra le quotazioni ufficiali del dollaro sulla piazza di Roma e Parigi che avrebbe portato tuttavia il cambio a 45,20 lire per 100 franchi. Poiché gli italiani non accettavano assolutamente che il tasso di cambio di 38 lire ogni 100 franchi venisse modificato, vedendo in una qualunque variazione un disconoscimento della vittoria ottenuta ⁽²⁷⁾, si adottò il compromesso, che risultava accettabile da ambo le parti, di valutare in lire sia le esportazioni che le importazioni.

Si può dunque concludere che tra Vichy e l'Italia si realizzò un vero e proprio accordo di clearing e non uno scambio determinato da prelevamenti a credito come nel caso delle relazioni commerciali con la Germania, anche se è necessario porre in risalto che, per alcuni prodotti particolarmente interessanti e vitali, le autorità italiane avevano imposto alcuni regolamenti che non corrispondevano ad importazioni effettive di prodotti italiani in Francia, ma che venivano accettati con il blocco corrispettivo delle disponibilità provenienti da esportazioni francesi rispettando in sostanza l'andamento generale del clearing che rimaneva in equilibrio.

(27) Sono le parole riportate da Giannini e riferite ad un'autorità della quale comunque non riferisce il nome. A.S.M.A.E., Serie Economica, Francia, 1941, b. 1.

Per quanto riguarda le compensazioni secondarie esse furono distinte in tre categorie.

I crediti commerciali arretrati erano stati oggetto di una compensazione speciale che, considerando la loro origine anteriore alla guerra, veniva risolta al tasso di 45,20.

Una compensazione speciale era stata poi istituita per i crediti derivanti da assicurazioni per i quali, essendo stati conclusi sia in franchi che in lire, non potevano essere conciliate le esigenze francesi e il rispetto del cambio a 38 lire. Per essi venivano create due differenti compensazioni: una per i crediti espressi in lire ed un'altra per i titoli redatti in franchi eludendo ancora una volta il problema del cambio.

Alla fine del 1941 era concluso un accordo speciale per i rapporti cinematografici che portò alla creazione di tre società miste italo-francesi, con un conto speciale di compensazione, che però non ebbe mai l'occasione di funzionare.

I trasporti infine costituirono, nel corso del 1941, un settore di reciproci pagamenti alquanto complesso.

Per giustificare infatti i ritardi e le carenze nell'applicazione degli impegni la delegazione francese, fin dai primi giorni di gennaio, aveva posto l'accento sulla insufficienza dei mezzi di trasporto, otteneva che alcuni vagoni fossero riservati a questo scopo e proponeva una conferenza con rappresentanti delle ferrovie dei due stati allo scopo soprattutto di razionalizzare il traffico nelle stazioni di confine di Modane, Breil e Mentone. Ma durante la conferenza, riunitasi dal 13 al 17 gennaio, il dialogo si trasformava ben presto in una disputa dalle violente polemiche⁽²⁸⁾.

Gli italiani accusavano i francesi di trincerarsi dietro il problema dei trasporti mentre il reale problema era la loro cattiva volontà di eseguire quanto sottoscritto. In particolare identificavano tre punti essenziali del

(28) Gli accordi di compensazione sui trasporti venivano suddivisi secondo tre tematiche fondamentali: le spese di trasporto propriamente dette, l'affitto da parte italiana di alcune navi francesi, la cessione di carburanti e di vagoni cisterna.

Tra queste di rilevante importanza ed ovviamente oggetto di accanite discussioni furono le spese di trasporto per mare sia perché si trattava dei trasporti a maggiore rischio data la progressiva perdita da parte dell'Italia della capacità di difendere dalle incursioni inglesi i convogli che si avventuravano nel Mediterraneo, sia per l'importanza dei beni trasportati, soprattutto i fosfati dalla Tunisia, nonché i minerali di piombo, di manganese e la benzina. Per tali ragioni le spese dei trasporti via mare furono stabilite a carico dell'Italia attraverso l'adozione di conti speciali. Tuttavia la delegazione italiana ottenne che, a partire dal luglio 1941, questo regolamento fosse compreso nell'accordo di clearing. Archives Economiques et Financières, b. 10768.

contrasto. La convinzione francese che l'esportazione italiana di prodotti agrari fosse l'unica, ma per essi non insostituibile, moneta di scambio per procurarsi le indispensabili materie prime industriali francesi. I ritardi dei versamenti francesi nell'ambito dell'accordo di clearing. I continui ostacoli di natura giuridica frapposti al reale andamento degli scambi.

Non era dunque un clima ideale quello con il quale iniziavano le trattative per alcuni accordi supplementari. Di fronte alle pressanti richieste italiane di combustibile per aerei, i francesi offrivano la quantità giudicata irrisoria di 4.000 tonnellate al prezzo, ritenuto al contrario troppo elevato, di 185 lire alla tonnellata. Ma era solo l'inizio di una lunga serie di dispute che appesantivano incessantemente ogni possibilità di dialogo e di sviluppo degli scambi. La delegazione italiana presentava infatti ulteriori richieste di materiali che i rappresentanti di Vichy rifiutavano di soddisfare: ferro-manganese, ferro-cromo, ferro-vanadio, minerali di ferro, trattori agricoli. Sorgevano questioni a proposito delle tariffe doganali da applicare: generale o convenzionale. Si sovrapponevano il rifiuto italiano di permettere il transito di merci tra Francia e stati balcanici, attraverso l'Italia, con l'analoga opposizione al traffico italo-spagnolo attraverso il territorio francese. Gli stessi prezzi delle merci erano continuo oggetto di contestazioni⁽²⁹⁾. Veramente poco separava ormai i negoziati da una interruzione e forse da una rottura.

Ma una valida serie di considerazioni positive facevano allo stesso tempo comprendere a italiani e francesi che troncare questo pur esile collegamento commerciale avrebbe portato danni ad ambedue, probabilmente a tutto vantaggio dei nazisti i quali avrebbero potuto sfruttare le maggiori difficoltà francesi nel settore del vettovagliamento e degli italiani nella conduzione della guerra che li stava chiaramente emarginando da ogni ruolo principale.

Si concretizzava in tal modo l'accordo del 2 febbraio che prevedeva una serie di vendite di prodotti petroliferi francesi, in parte di provenienza nordafricana, all'Italia. Si trattava in realtà di materiale di scarso valore: limitate quantità di benzina per aerei ed auto, contenitori, 100 vagoni cisterna. Ma erano indicativi della disperata necessità italiana di materiali per sostenere lo sforzo bellico come della volontà francese di non interrompere il dialogo⁽³⁰⁾.

(29) Sono reperibili numerose pubblicazioni di stampati dell'epoca che riflettono l'ampiezza del materiale archivistico su tali problematiche. La più completa documentazione sull'argomento rimane comunque quella pubblicata nell'immediato dopoguerra a cura dei due ministeri degli esteri per documentare (da parte francese) e ridimensionare o attenuare (da parte italiana) i danni provocati dall'occupazione. Di pari rilevanza sono le raccolte dei processi verbali nelle quali risulta con vivacità il clima di prudente avversione nel quale si svolgevano le riunioni.

(30) "Trattati e convenzioni, Accordi fra l'Italia e la Francia (Roma, 2 febbraio 1941)", Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1941 (XIX).

Ed in effetti le trattative economiche riprendevano con minore acridità giungendo infine attraverso pur estenuanti negoziati, che duravano dal 19 febbraio al 6 marzo, a concludere un serie di accordi che avrebbe dovuto determinare l'ampiezza degli scambi per i successivi sei mesi con una previsione, che in realtà sarà smentita dai fatti, di 260 milioni di lire per ogni contraente⁽³¹⁾.

Comunque un risultato rilevante era stato raggiunto dalla delegazione francese con la conclusione di questi negoziati: il ristabilimento di un traffico marittimo nel Mediterraneo giustificato dal fatto che molti prodotti francesi necessari all'Italia provenivano dal nord Africa. Non a caso del resto le maggiori difficoltà erano state generate proprio dai problemi connessi con i trasporti che erano comunque risolti e completati da un accordo di esecuzione del mese successivo⁽³²⁾.

Ben presto comunque appare evidente che la conclusione dell'accordo non aveva annullato e nemmeno attenuato le difficoltà di un interscambio che risultava sempre più subordinato alle esigenze politiche e strategiche dei due contraenti che trovavano sempre meno obiettivi comuni. Le statistiche del commercio di questi mesi del 1941 sono eloquenti in proposito, come eloquenti sono le corrispondenze tra le due delegazioni e i rispettivi ministeri.

Più possibilista quella francese di quanto non appaiano i funzionari di Vichy. In effetti essa era più sensibile alle sofferenze dei francesi che incontravano difficoltà crescenti nel reperimento di quelle derrate alimentari che l'Italia era in grado di esportare e per il commercio delle quali aveva sottoscritto numerosi quanto inutili accordi.

Forse minore era la distanza tra la delegazione italiana e il Ministero degli Esteri. Ma ugualmente la corrispondenza di quei mesi mostra le preoccupazioni di uomini che si sentono impotenti di fronte al fallimento di una missione che era stato loro affidata, che credono di aver risolto attraverso la stipulazione di nuovi accordi, ma che non riescono a svolgere per la sistematica elusione degli stessi.

(31) Il complesso degli accordi prevedeva la partecipazione della Francia ai trasporti marittimi dall'Africa settentrionale, la destinazione di 250 vagoni da parte della Francia per il traffico Marsiglia-Genova, l'esecuzione da parte italiana dei trasporti marittimi di zolfo, fornitura a carico degli italiani di carbone e di olio combustibile necessari per i trasporti ferroviari e marittimi con rimborso in parte attraverso l'accordo di clearing ed in parte in franchi, costruzione da parte francese di 4 rimorchiatori ed infine autorizzazione italiana alla ripresa del traffico marittimo francese nel Mediterraneo. A.S.M.A.E., Serie Economica, Francia, b. 1, "Processi verbali dei negoziati economici di Roma dal 19 febbraio al 6 marzo" e corrispondenza annessa.

(32) L'accordo, che fu siglato il 5 aprile, prevedeva con notevole puntigliosità da parte italiana le rotte verso i paesi neutrali che le navi francesi potevano seguire.
Ibidem.

I negoziati che si svolgono tra il 18 e il 30 agosto, per organizzare gli scambi del secondo semestre dell'anno, non dimostrano alcuna inversione di tendenza anzi sono evidenti i segnali di irrigidimento che provengono da Vichy.

Le offerte di esportazioni e le richieste di prodotti italiani non superano i 100 milioni di lire e le condizioni poste, circa i trasporti soprattutto, lasciano chiaramente intendere che, come nel passato, queste ultime renderanno vana ogni stipulazione che sarà eventualmente raggiunta ⁽³³⁾.

Faticosamente dunque il 30 agosto si concretizzano gli accordi per il commercio dell'ultimo trimestre dell'anno che vengono divisi in tre settori: scambi commerciali, questioni finanziarie e di pagamento, regolamento delle merci ex blocco ⁽³⁴⁾.

Gli accordi di Roma del 22 novembre 1941

Se si può parlare di sostanziale fallimento per quanto riguarda lo sviluppo delle relazioni commerciali, nel corso del 1941 si realizza forse il migliore accordo di tutto il periodo bellico nel settore finanziario.

Abbiamo visto che l'Italia aveva avanzato pretese su parte del materiale bellico di alcuni depositi francesi, in realtà il proseguimento delle trattative nei difficili mesi invernali del 1941 aveva dimostrato che più che altro essa tendeva soprattutto a crearsi delle disponibilità in franchi. Queste divenivano infatti progressivamente più necessarie in relazione allo sfavorevole evolversi degli eventi bellici che la costringevano a rivolgersi con maggiore frequenza ai mercati della Zona Libera relativamente protetti dalle incursioni dell'aviazione alleata, sempre più padrona ormai dei cieli della penisola.

Ciò spiega come mai essa si dimostrava così sollecita, nel corso dell'estate, a rinunciare a tale materiale mutandolo in indennità. Rimaneva tuttavia un ulteriore ostacolo da superare: l'enorme sproporzione tra i 10 miliardi di lire che essa richiedeva e il miliardo di franchi offerto dai francesi.

(33) "Trattati e convenzioni. Processo verbale delle riunioni tenute a Roma tra i delegati italiani e i delegati francesi per la ripresa degli scambi commerciali e dei trasporti ferroviari (Roma, 18-30 agosto 1941)", Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1941 (XIX).

(34) La Lista A elencava le importazioni in Italia di merci francesi: principalmente fosfati, minerali di ferro e di alluminio, manganese, acciai rapidi, macchine utensili, rame. La Lista B le importazioni italiane in Francia: agrumi, formaggi, riso, zolfo, seta. Erano anche state definite una Lista A.1 nella quale erano stabilite le importazioni dal Nord Africa francese alla Libia e all'Italia (olio di oliva, vino, legumi, tonno) e una Lista B.1 per le esportazioni italiane verso Tunisia, Algeria e Marocco (tessuti, prodotti farmaceutici, cemento). Idem, pagg. 13-16.

Allo scopo di fare progredire i negoziati, che si erano ben presto arenati intorno a questa vistosa differenza, i negoziatori italiani la collegarono ad un secondo problema: la concessione che la Francia desiderava ottenere di un miglioramento del regime al quale erano sottoposti i beni francesi in Italia. Dopo lunghe e difficoltose discussioni, interrotte anche da una rottura delle trattative, ancora una volta le ragioni che avevano portato alla conclusione di tanti accordi nel corso dell'anno prevalsero e il 22 novembre 1941 a Roma vennero firmati due protocolli che, sebbene conclusi separatamente, apparivano uno la condizione necessaria per lo sviluppo dell'altro⁽³⁵⁾.

Il primo protocollo riguardava le imprese francesi in Italia che erano state messe sotto sequestro anche prima della dichiarazione di guerra del 10 giugno.

Al regime del sequestro veniva ora sostituito il regime del sindacato che presentava agli occhi dei francesi il vantaggio di restituire la gestione delle imprese a direttori francesi o a loro rappresentanti⁽³⁶⁾. Soprattutto le piccole e medie imprese sfruttavano largamente la possibilità loro offerta, anche se il problema si spostava in parte sui permessi di soggiorno accordati che non erano in numero sufficiente per permettere ai dirigenti transalpini di esercitare pienamente i loro compiti. D'altra parte alcune società tra le più importanti come Michelin, Saint-Gobain, Air Liquide, Penarroya, non poterono essere comprese nei termini dell'accordo e restarono ancora sotto sequestro. Il governo italiano esigeva infatti rimesse di partecipazione a favore di gruppi finanziari italiani che la Francia rifiutava sistematicamente. Come del resto il mantenimento del sequestro era stato predeterminato per alcune imprese interessanti l'economia bellica. Il governo italiano si riservava anche il diritto di liquidare un certo numero di affari già conclusi, come le proprietà immobiliari di cittadini francesi residenti da tempo in Italia. Altre imprese passavano invece sotto il controllo italiano grazie ad aumenti di capitali decisi unilateralmente, senza che gli azionisti francesi potessero esprimere il loro parere nè concretizzare la loro partecipazione.

(35) Una precisa e completa ricostruzione dei negoziati e degli accordi è resa possibile dall'ampia documentazione conservata negli archivi delle due parti (A.S.M.A.E. in Italia, Archives Economiques, et Financieres du Ministère de l'Economie et des Finances, fondo Vichy dell'A.S.M.A.E.F. in Francia), dai processi verbali e dalle pubblicazioni dell'immediato dopoguerra già citate prima.

Vorrei ricordare inoltre, tra le pubblicazioni più recenti, Romain H. Rainero, "Mussolini e Petain, Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy", *cit.*, pag. 313 e sgg.. Rainero in particolare attribuisce grande rilevanza agli accordi sui quali si sofferma con accuratezza pubblicando inoltre, nel tomo II della sua opera, i testi dei due protocolli.

(36) Archives Economiques et Financieres, "Les accords de Rome du 22 novembre 1941", b. 10768.

Sarà solo grazie ad un ulteriore accordo del 19 giugno dell'anno successivo che questa verrà resa possibile attenuando, ma non eliminando, manovre di questo genere che del resto si verificavano anche nei confronti dei possessori francesi di titoli italiani⁽³⁷⁾. E' necessario comunque sottolineare che la delegazione economica francese a Roma, pur affrontando notevoli difficoltà ed ulteriori negoziati, riusciva ad ottenere che l'applicazione del suddetto protocollo fosse estesa anche per impedire disposizioni posteriori le quali rendessero possibile la nazionalizzazione forzata di quelle imprese giudicate di interesse nazionale⁽³⁸⁾.

Ulteriori limiti erano infine individuabili nel fatto che gli italiani non concessero l'estensione dei benefici del protocollo nè alle imprese agricole francesi, nè alle proprietà private.

Già il solo bilancio di questa parte del primo protocollo non può che essere ritenuto positivo per il capitale francese in Italia. Le stesse manifestazioni di soddisfazione dei delegati francesi alla firma del medesimo sono indicative in tal senso⁽³⁹⁾. Non può quindi essere accettata la tesi francese dell'immediato dopoguerra, sicuramente viziata dalla finalità di evidenziare oltre il ragionevole i danni di guerra italiani, secondo la quale "d'une manière général, la mise en oeuvre du sindacato n'a pas amené, pour les entreprises et les affaires intéressées, la suppression de tout préjudice à l'encontre des intérêts français"⁽⁴⁰⁾. Come d'altra parte le dichiarazioni di soddisfazione, quasi euforiche di alcuni responsabili italiani che avevano partecipato alle trattative e dello stesso presidente della C.I.A.F., Vacca Maggolini, appaiono piuttosto ottimistiche.

Si aggiunga inoltre che le contropartite concesse dalle autorità di Vichy erano molto più vicine al punto di partenza francese che non a quello italiano. Esse accettavano infatti di portare da 200 milioni a 1 miliardo di franchi la somma dei crediti finanziari italiani in Francia suscettibili di essere trasferiti in Italia. Tali crediti risultavano principalmente dalla liquidazione degli averi dei dipendenti italiani rimpatriati con l'accordo

(37) Si tenta in tal modo di emarginare la fastidiosa presenza di capitale francese in alcune imprese italiane come la Montecatini. A.S.M.A.E., Serie Economica, Francia, 1941, b. 1.

(38) Decreto Legge del 4 febbraio 1942.

(39) Cfr. Romain H. Rainero, "Mussolini e Petain, Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy", *cit.*, pag. 316.

(40) Archives Economiques et Financieres, "Les accords de Rome du 22 novembre 1941", b. 10768.

del 4 febbraio 1941. Era comunque il versamento di 2 miliardi e 600 milioni, contropartita dell'abrogazione dell'articolo 10 della convenzione di armistizio, che costituiva la parte essenziale del miglioramento della condizione delle imprese francesi in Italia.

Con il secondo protocollo l'Italia si assumeva una serie di obbligazioni sbloccando il materiale bellico francese ed avendone in cambio il descritto conguaglio.

Regole semplici e chiare guidavano la suddetta operazione. Il materiale in questione non poteva più essere oggetto di ulteriori richieste di consegna da parte dell'Italia. La consegna dei materiali destinati a fabbriche di produzione non bellica avrebbe potuto dar luogo, come compenso per l'Italia, all'acquisto di detti materiali in misura che non poteva eccedere però il 30 % dello stesso. L'Italia s'impegnava a sbloccare poco più di 3.000 veicoli distinti in civili e militari: quelli civili furono quasi tutti messi a disposizione dell'Administration des Domaines, mentre solo 30 venivano restituiti ai legittimi proprietari. Di quelli militari, al contrario, 260 furono messi a disposizione delle forze aeree dell'Africa del Nord, mentre 1414 non furono mai liberati dal controllo dell'amministrazione italiana di armistizio e in seguito finirono nelle mani dei tedeschi ⁽⁴¹⁾.

La contropartita dei 2,6 miliardi di franchi, ricordata già nel primo protocollo, era suddivisa secondo tre finalità preventivamente ben specificate: crediti per gli acquisti di oro, crediti per gli acquisti di partecipazioni, crediti per spese diverse.

Ai primi era destinato il 32 % del totale. Allo scopo fu aperto presso la Banca di Francia un conto intitolato al Ministero delle Finanze Italiano accreditato di 832 milioni di franchi con i quali vennero acquistati 14.224 chili, al prezzo di 57.671 franchi il chilo che era stato uno degli scogli della discussione, in quanto ritenuto ovviamente eccessivo dagli italiani e modesto dalla controparte ⁽⁴²⁾. Il 16 % del credito era poi destinato all'acquisto di partecipazioni ad imprese francesi ed allo scopo un secondo conto venne aperto presso la Banca di Francia, a nome sempre del Ministero delle Finanze.

L'apertura di questo conto segnava però l'avvio di una diversa e lunga serie di contestazioni in quanto, secondo l'accordo, la cessione dei titoli avrebbe dovuto essere consentita solo a seguito di preventive autorizzazioni dei due governi.

(41) *Ibidem*. Le stesse cifre risultano dalle carte dell'A.S.M.A.E. che confermano la finale acquisizione tedesca.

(42) L'accordo fu raggiunto addebitando all'Italia ogni spesa di trasporto, manutenzione e assicurazione. *Ibidem*.

In realtà le autorizzazioni da parte delle autorità di Vichy saranno piuttosto rare, privando in tal modo l'accordo di ogni efficacia. E poco meno di un anno dopo l'Italia era riuscita ad effettuare un solo acquisto di un certo rilievo: le 219.804 azioni della compagnia "La Dalmatienne" per una spesa complessiva di poco più di 95.000 franchi. Per il resto l'acquisto delle 170 azioni della "Union Italienne de Réassurance" e delle 258 azioni della "Dacia Romana" rappresenteranno quantitativi quasi trascurabili⁽⁴³⁾, soprattutto se si pone interesse alle complicate operazioni finanziarie ad esse connesse ed imposte dalle autorità di Vichy al duplice scopo di rallentare il ritmo degli acquisti e controllare gli stessi. Nella sostanza, all'11 novembre 1942 giorno nel quale soldati tedeschi e italiani invadevano quella parte della Francia non ancora occupata, il conto era stato possibile utilizzarlo in investimenti per meno di un quarto del suo valore globale.

La percentuale maggiore del credito totale, il 52% pari a 1352 milioni, veniva infine destinata per le normali operazioni tra i due paesi e non dava luogo a contestazioni, anzi può essere considerata l'unica parte dell'accordo realmente e quasi integralmente eseguita, in quanto contribuiva a riempire le falle del nostro commercio estero nei confronti della Francia.

L'accordo, indubbiamente il più rilevante nel corso di questo secondo anno di guerra, risulta esemplificativo dello stato di sostanziale crisi dei rapporti italo-francesi durante il periodo armistiziale. Esso fu infatti costellato di una lunga serie di ostacoli interni che praticamente lo avrebbero reso in buona parte inoperante mentre la speranza che costituisse il primo passo per più ampie collaborazioni tra i due paesi si rivelava ben presto fallace.

Conclusioni

Lo sviluppo dei negoziati per il ripristino di un accettabile traffico commerciale tra Italia e Vichy nel corso del 1941 potrebbe essere indicato come modello esemplare delle correlazioni tra strategia bellica, relazioni politiche e finalità economiche che le guerre moderne hanno reso particolarmente rilevanti.

Il 1940 si era concluso con il fallimento delle operazioni militari lungo il confine greco-albanese che da offensive si erano tramutate in difensive, con il positivo attacco delle aereosiluranti inglesi alla flotta italiana nel porto di Taranto che aveva mutato il rapporto di forze navali nel Mediter-

(43) Corrispondevano rispettivamente ad una spesa di 110.000 e 420.000 franchi.

raneo centrale, con l'arretramento costante delle forze di Graziani sul fronte del nord-Africa che avrebbe richiesto l'apporto e ceduto l'iniziativa alle truppe tedesche di Rommel. E il 1941 non faceva che confermare questa linea tendenziale che ormai affidava ai nazisti il controllo delle operazioni militari.

Il progressivo isolamento del vice-presidente del consiglio e ministro degli esteri Laval, uomo invisibile a Petain e alla quasi totalità del ministero francese anche per il suo possibilismo di fronte alle rivendicazioni italiane, e la sua sostituzione con Flandin, confermavano le tendenze più rigide di Vichy nei nostri confronti, del resto già manifestatesi dal giugno 1940, nel corso dei negoziati armistiziali.

Era quindi un logico complemento l'alternanza illusoria tra speranza e sostanziale fallimento dei negoziati commerciali che aveva contrassegnato il loro svolgimento durante tutto il 1941 e che provocava anche l'ultima delusione: l'esiguità dei risultati raggiunti dalle trattative per i rifornimenti alla Libia.

I rifornimenti alla Libia avevano costituito fin dai primi mesi dell'anno un problema di sempre più difficile risoluzione in proporzione diretta con la maggiore percentuale di perdite che la nostra marina mercantile subiva lungo la rotta libica⁽⁴⁴⁾, nonostante i distruttivi bombardamenti su Malta, e con la esiguità di prodotti e materie prime che angustia i comandi militari.

I sei mesi di regime armistiziale dell'anno precedente avevano già chiaramente svelato le intenzioni francesi di non impegnarsi a fianco delle potenze dell'Asse prima di conoscere la posizione che queste avrebbero riservato alla Francia nella "nuova" Europa e in questa prospettiva il problema dei rifornimenti alla Libia costituiva, l'anno successivo, un test di particolare valore. Nei colloqui franco-tedeschi del dicembre 1941 a Parigi, Berlino e Wiesbaden si era in effetti manifestato un progressivo irrigidimento francese che aveva portato ad indicare, quale contropartita, condizioni evidentemente inaccettabili che a loro volta avevano indotto Hitler a ritenere inaffidabili i francesi e a consigliare di conseguenza Mussolini a risolvere il problema dei trasporti senza contare sul loro aiuto⁽⁴⁵⁾.

(44) In realtà negli ultimi mesi del 1941 la pressione della flotta inglese era parzialmente ridimensionata dalle ostilità con il Giappone che assorbivano alcune unità prima dislocate nel Mediterraneo, dall'efficacia dell'aviazione tedesca intervenuta in forze e dalla impresa dei M.A.S. che la notte del 19 novembre avevano forzato la base di Alessandria e affondato due unità della Mediterranean Fleet. L'efficacia della marina e dell'aviazione inglese ai danni dei nostri trasporti non tardava comunque a manifestarsi di nuovo nel giro di pochi mesi.

(45) Si confronti in proposito M. Borgogni, "Mussolini e la Francia di Vichy", *cit.*, pag. 277-8.

Ma la posizione italiana era differente. Più debole politicamente, non a caso i colloqui di dicembre ci avevano completamente emarginato, maggiormente bisognosa dei rifornimenti e dei porti francesi e senz'altro più vulnerabile nei confronti dei martellanti bombardamenti inglesi lungo le nostre rotte, anche se questi erano temporaneamente attenuati.

Per tale complesso di ragioni gli italiani erano più disposti a contrattare l'uso dei porti tunisini, la rotta di Biserta e la concessione di materiali e questa maggiore disponibilità non sfuggiva ai dirigenti di Vichy per cui i negoziati su questo particolare problema procedettero parallelamente con le altre trattative commerciali lungo tutto il corso del 1941, ma si intensificavano mostrando qualche possibilità di successo solo negli ultimi due mesi dell'anno.

Furono i francesi a prendere l'iniziativa esprimendo la necessità e l'inevitabilità della pacificazione tra i due paesi "corteggiando" il Presidente della Commissione Italiana d'Armistizio, generale Vacca Maggiolini⁽⁴⁶⁾. Da parte italiana invece si dovette superare anzitutto l'interrogativo iniziale circa le reazioni dell'alleato tedesco di fronte a trattative dirette franco-italiane e, dopo sondaggi discreti fatti a Roma con l'ambasciatore germanico e a Berlino tra i due ministri degli esteri, peraltro non del tutto rassicuranti, si procedette ugualmente lungo la strada delle trattative, spinti più che altro dalle urgenti necessità e dalle pesanti carenze⁽⁴⁷⁾.

Il primo incontro a Torino tra Darlan e Ciano si risolveva in una inutile schermaglia che evidenziava posizioni già conosciute. La Francia insisteva per una ripresa dei rapporti tra i due paesi che superasse i limiti e le angustie della C.I.A.F. fino a proporre l'invio di un rappresentante italiano a Vichy. Ciano ribadiva che il tema del colloquio era quello dei rifornimenti al Nord Africa e non quello della riapertura di rapporti politici. Nei colloqui successivi i margini di manovra si restringevano ancora. Ma i negoziatori italiani, ignorando i ripetuti ammonimenti di segno contrario dei tedeschi e i loro significativi silenzi alle nostre sollecitazioni tendenti a presentarli come colloqui di comune interesse, ignorando altresì il gelo ormai raggiunto nei rapporti franco-tedeschi come le

(46) A.S.M.A.E., Affari Politici, Francia, 1941 b. 47.

(47) Anche su quelli che saranno ricordati come "gli accordi di Natale" esiste una vasta documentazione negli archivi storico-diplomatici italiano e francese, anche parzialmente edita nelle raccolte dei Documenti Diplomatici, come del resto è abbondante il materiale bibliografico sottoforma di ricordi, diari e studi di storici italiani e francesi.

evidenti pressioni di Vichy per sostanziosi ridimensionamenti delle nostre rivendicazioni, insistevano per condurre a termine le trattative. E queste producevano risultati forse meno scarsi di quanto si potesse prevedere e che, se applicati, avrebbero rappresentato indubbiamente una provvidenziale boccata di ossigeno per i nostri rifornimenti nel Nord Africa, ma certo erano significativamente indicativi dello stato di necessità delle nostre truppe e delle insufficienze dei nostri rifornimenti.

In tal modo alla vigilia di Natale l'accordo concedeva all'Italia 560 tonnellate di gasolio dai depositi francesi del Nord Africa; il trasporto su navi francesi da Marsiglia a porti tunisini e da questi al porto di Gabes di 500 tonnellate giornaliere di viveri e vestiario; il trasporto mensile, sempre su navi francesi, di 150 o 200 autocarri italiani camuffati da veicoli francesi.

Ma anche questo ultimo accordo, come tanti altri stipulati nel corso di quest'anno, avrà un breve periodo di applicazione. La segretezza dello stesso, i trasporti di viveri e vestiario avevano in codice il nome "delta", quelli di autocarri "gamma", fu mantenuta per poco più di un mese e già agli inizi di febbraio il testo era diffuso con poche inesattezze da emittenti inglesi e statunitensi⁽⁴⁸⁾. L'affondamento di una nave francese impegnata sulla base di questi accordi porrà termine bruscamente alla applicazione degli stessi i quali presentano dunque un bilancio estremamente modesto adeguandosi in sostanza ad un copione che non aveva subito variazioni durante tutto il 1941.

(48) Cfr. Romain H. Rainero, "Mussolini e Petain. Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy", *cit.*, pag. 357.

VITA ALIMENTARE DEGLI ITALIANI E RAZIONAMENTO (1941)

SIMONA COLARIZZI

L'interesse crescente degli studiosi di storia politica per una serie di tematiche "minori", considerate fino a poco tempo fa avulse dalla "grande storia" o tutt'al più campo esclusivo di ricerca della storia sociale, nasce, a mio giudizio da un bisogno di abbattere gli steccati di una specializzazione forse eccessiva che ha dominato negli anni Settanta la storiografia non solo italiana. L'interdisciplinarietà, tante volte evocata, a proposito e a sproposito, era diventata in molti casi un alibi per rinchiudersi ognuno nel proprio settore di studio, nella consapevolezza che altri avrebbero risposto ad una serie di interrogativi e completato il quadro nei particolari.

L'inversione di questa tendenza sta proprio nel tentativo di rileggere e verificare il patrimonio della storia politica, partendo dalle suggestioni e dai contributi che altre discipline hanno offerto. Nel caso degli studi sul fascismo, è evidente l'ampliarsi dello spettro della ricerca sui temi del rapporto masse-potere, dominati-dominanti, che hanno interessato soprattutto sociologi e politologi, ma stanno diventando anche per gli storici una chiave di lettura ineludibile per risolvere il problema del consenso alla dittatura fascista.

Da anni è questa la questione al centro di un confronto serrato, anche polemico, che divide gli studiosi da quando, nei lontani Sessanta, De Felice ha cominciato a delineare nella sua biografia di Mussolini una versione meno tradizionale del fascismo. Consenso e dissenso, aggregazione e disgregazione delle basi di massa del regime sono ormai tematiche dominanti che hanno spinto a cercare approcci nuovi e diversi, arricchendo di contributi di grande interesse la storiografia sul fascismo. Sotto questo profilo, anche l'esistenza quotidiana degli italiani ha acquistato uno spazio

importante nella riflessione degli storici che si interrogano sulla stabilità dell'edificio fascista, la penetrazione del suo messaggio nel paese, la robustezza delle sue radici tra le masse alla luce dell'esito finale, quel crollo verticale, apparentemente improvviso della dittatura nell'esplosione di gioia popolare del 25 luglio 1943.

Come viveva la gente, quali erano i bisogni quotidiani, il tenore di esistenza, le difficoltà di ogni giorno diventano domande ineludibili per capire *perché, come, quando* si è logorata a tal punto la fiducia nel potere — o forse solo la disciplinata accettazione di un ordine imposto dall'alto o addirittura la rassegnazione disperata — da portare alle clamorose manifestazioni di giubilo e di odio alla notizia della caduta di Mussolini.

Il dibattito storiografico sulla disgregazione delle basi di massa del fascismo registra posizioni differenziate, soprattutto in merito al *quando* si possano cominciare ad individuare gli elementi di un distacco irreversibile degli italiani dal regime. Le diverse tesi sono note e ruotano intorno all'aggettivo *irreversibile*: nessuno infatti contesta che i primi segni di scollamento, pur circoscritti a determinati settori della società, sono rintracciabili a partire dal '37 e, via via, si fanno più marcati, allargandosi a macchia d'olio tra la popolazione dopo il '38, al momento della svolta totalitaria; tutti sono, poi, d'accordo che la seconda guerra mondiale imprime un'accelerazione fortissima al processo di sfaldamento dell'edificio dittatoriale, destinato a crollare di colpo in tutte le sue strutture portanti nel luglio 1943.

Lasciamo da parte il confronto sul periodo precedente al 1940 — ci porterebbe troppo lontano dal tema oggi in discussione — se non per accennare che l'*irreversibilità* del distacco delle masse in questa fase si lega strettamente alla valutazione sulla *irreversibilità* o meno della scelta di Mussolini in favore della guerra. Partiamo, invece, dall'entrata dell'Italia nel conflitto, quando, spenta la fiammata di entusiasmo interventista, il paese si ritrova in guerra, una guerra non voluta dalla stragrande maggioranza della popolazione, temuta da tutti e da tutti accettata a condizione che sia breve, indolore e vittoriosa. Se si assume come parametro di giudizio l'opinione pubblica-informale, è evidente che la forbice società civile-potere politico si va allargando progressivamente, via via che si acquisisce la consapevolezza che la guerra dura a lungo, costa lacrime e sangue e può essere anche perduta.

Da uno sguardo d'insieme sui tre anni di guerra — giugno 1940 - luglio 1943 — colpisce la freddezza del fronte interno che in nessun momento, tranne naturalmente per specifici settori della società, manifesta

una tensione patriottica genuina, una partecipazione calorosa, un'emozione e un coinvolgimento capaci di creare quel legame ideale con gli eserciti sui fronti lontani che assicuri l'unità della nazione in guerra. È questo, a mio giudizio, un elemento importante da sottolineare per guidarci nel percorso tutto in discesa dell'opinione pubblica, passata da una rassegnazione passiva allo scontento, alla protesta e infine alla ribellione. Se le sconfitte militari deprimono gli spiriti, le vittorie non bastano a risollevarli: è decisamente superficiale ed effimero l'ottimismo e l'entusiasmo che in questi anni affiorano, quando l'andamento delle vicende belliche sembra favorire gli eserciti dell'Asse. Prevale anche in questi momenti una sensazione di estraneità al conflitto che si combatte fuori dai confini del paese, che è vissuto e percepito solo per i suoi riflessi nella vita personale quotidiana e, naturalmente, negli affetti individuali. Manca un moto collettivo spontaneo che unifichi ansia, sofferenza, dolore di ciascuno in un valore simbolo — la patria in pericolo, la patria da difendere, la patria da far diventare grande; e, malgrado vent'anni di propaganda, il regime non riesce a suscitare.

Se si accetta questa impostazione — e mi rendo conto che il problema sollevato richiederebbe un esame ben più dettagliato — l'importanza della qualità dell'esistenza quotidiana degli italiani in questi anni di guerra diventa fondamentale per capire *quando, come, perché* si arrivi ad una disgregazione irreversibile delle basi di massa del fascismo. Sono in molti a mettere l'accento sulla questione alimentare come la vera e propria miccia che determina una svolta decisiva negli umori della popolazione. Quanto più si deteriora il livello di vita della gente, tanto maggiore si fa l'insofferenza e lo scontento e più vistosi i segnali di pericolo per il sistema politico, guardato ormai con una sfiducia dilagante sul punto di convertirsi in ostilità aperta. Sotto questo profilo, il 1941 rappresenta un anno chiave per cogliere il salto di qualità negli umori della popolazione che per la prima volta comincia a sentire materialmente, sulla propria pelle, i colpi duri della guerra.

Al momento dell'entrata nel conflitto, il regime ha bloccato tutti i prezzi delle merci e dei servizi, canoni, affitti e salari che avevano già cominciato a lievitare nei mesi della "non belligeranza". È un segnale di fermezza che infonde fiducia, come dimostra anche il successo dell'emissione dei buoni del Tesoro nel gennaio 1941; ma la fiducia non dura a lungo. Nella primavera del 1941 il costo della vita dal numero indice 529 del 1940 sale a 612 con tendenza a crescere — nel 1942 raggiunge 708; e quel che più allarma è proprio il dato sui prodotti alimentari aumentati, dal '40 al '42 secondo i sindacati, del 67%.

L'impossibilità di mantenere il controllo sui prezzi è però solo uno degli aspetti del problema dell'alimentazione basato su tutto un complesso meccanismo di ammassi, di distribuzione e di razionamento che in pratica si inceppa prima ancora di cominciare a funzionare e soprattutto quando ancora si dispone ampiamente dei beni. La mancanza di una preparazione tecnica adeguata e soprattutto l'illusione della guerra lampo che poteva evitare al potere una serie di misure impopolari, contribuiscono a far avviare con fatica la macchina degli approvvigionamenti alimentari. Il razionamento, ad esempio, viene introdotto con notevole ritardo e in un primo momento limitato solo allo zucchero, al sapone, ai grassi commestibili, alla farina, alle paste alimentari e al riso. Il caffè, interamente di esportazione, è vietato. Successivamente il sistema delle tessere si estende ad altri generi, carni, legumi, olio e formaggi.

La popolazione però accoglie queste prime blande restrizioni con crescente malumore, specie perché coglie immediatamente la confusione e la disfunzione dell'intero sistema. Basta dare una scorsa alle numerosissime segnalazioni delle autorità delle provincie per rendersi conto che già negli ultimi mesi del 1940, specie nelle grandi città, si cominciano a lamentare "i ritardi, le difficoltà negli approvvigionamenti, la scarsità o l'insufficienza di determinati prodotti di prima necessità" ⁽¹⁾. Nei mercati si segnala persino qualche piccolo episodio di intolleranza, e i questori chiudono tutti i rapporti di fine d'anno sulla nota dolente delle condizioni alimentari: dove la rete di distribuzione funziona, sono i prezzi troppo alti dei prodotti a lasciar vuote le sporte della spesa. E sono passati solo sei mesi di guerra. A primavera il regime è costretto ad intervenire sui salari con un aumento degli assegni familiari e un premio di operosità, per aggirare il blocco dei prezzi prorogato per tutta la durata della guerra proprio in questo periodo. Il sollievo della popolazione dura pochissimo: quanto si è ottenuto oggi viene immediatamente riassorbito da un'ulteriore crescita del costo della vita.

A sgomentare però la popolazione, in questa primavera 1941, è la scarsità del pane. Le prime effettive carenze si cominciano a registrare nel marzo 1941 quando si constata nel contingentamento dei cereali da pane difficoltà crescenti che a maggio sono ancora aumentate. La prima reazione è addirittura di stupore: nessuno vuol credere che proprio il pane

(1) ACS, PNF, Situazione politica per province, b. 1, fasc. Genova. Relazione del segretario federale in data Genova 19 ottobre 1940.

possa mancare. “ ‘A quelli che lavorano duro’ si sente ripetere ‘e ai bambini non si può e non si deve limitare il pane. Il Governo deve assicurare il popolo che il pane non mancherà’ ” (2). Invece, dal Governo arriva ben altro che una assicurazione. Le voci di un prossimo razionamento del pane passano di bocca in bocca e come un vento gelido fanno rabbrivire il paese: “si sussurra di un’assegnazione di un ettogrammo e mezzo due ettogrammi di pane a testa al giorno, e di fronte ad una simile prospettiva viene dato libero sfogo al generale malcontento (3). Le prime velate minacce contro i “responsabili che stanno a Roma” cominciano a venire registrate dagli informatori.

Nella capitale, ci si prepara a varare una serie di misure molto impopolari, prima fra tutte appunto la tessera per il pane. Mussolini ne è perfettamente consapevole: “È un provvedimento destinato ad avere una profonda ripercussione su tutto il popolo ma ormai si è reso necessario, anzi indilazionabile, perciò ho deciso di adottarlo prendendo su di me tutte le responsabilità che potranno derivarne (4). In effetti, ai vertici del fascismo la preoccupazione per la situazione alimentare si è convertita già nell'estate in allarme vero e proprio, specie di fronte ai risultati disastrosi di uno studio ordinato dal duce: gli ammassi sono in gran parte falliti al Sud, e in Sicilia si raggiunge addirittura solo il 26% delle quantità previste. Al Nord si va un po' meglio, ma la renitenza degli agricoltori nella consegna delle merci sembra ormai un fenomeno incontrollabile (5). Ormai il tesseramento del pane diventa una misura improrogabile che varata dal Consiglio dei ministri alla fine di settembre, entra in vigore il 1° ottobre e, come previsto, getta nel panico la popolazione.

La collera di chi si vede costretto a vivere con 200 grammi di pane al giorno si fa tanto più violenta data la contemporanea ondata di provvedimenti restrittivi su altri generi di prima necessità e di largo consumo popolare, come le patate che vengono limitate a 800 grammi a persona ogni quindici giorni. E, poi, ci sono i rincari, del latte innanzi tutto, e la scomparsa dai mercati e dai negozi dei legumi secchi, del riso e della

(2) *Ivi*, *Polizia Politica* (1928-44), cat. K1 B15, p. 232. Relazione fiduciaria in data Genova 27 marzo 1941.

(3) *Ivi*, *Relazione fiduciaria in data Genova 16 settembre 1941*.

(4) *Cit. in R. De Felice, Mussolini l'alleato*, t. 2, *Crisi e agonia del regime*, Torino 1990, p. 694.

(5) Cfr. per l'insieme della questione V. Ronchi, *Guerra e crisi alimentare in Italia 1940-1950. "Ricordi ed esperienze"*, Roma, 1977.

pasta, tutte componenti essenziali del pranzo dei poveri. Risse nei mercati, violenti battibecchi nelle code sempre più lunghe davanti ai negozi e tante tante maledizioni gridate dalle donne all'indirizzo del regime. Le donne sono le protagoniste principali di questa protesta che sale dal basso con una violenza direttamente proporzionale alla fatica e all'esasperazione quotidiana. Sono loro che fin dall'alba escono con le sporte a caccia di cibo; sono loro che col freddo e il caldo, il sole a picco, la neve e la pioggia si trascinano per ore nei mercati e nei negozi per tornare deluse e frustrate a casa con una spesa sempre più insufficiente a sfamare la famiglia. Sono le donne a lanciare ad alta voce insulti, maledizioni e accuse contro il potere, forti dell'immunità che viene loro dalla marginalità secolare dal mondo della politica — cosa da uomini. Le autorità provinciali sono, comunque, allibite: "Le donne assumono un atteggiamento sempre più minaccioso e violento e non si preoccupano di gridare anche in presenza della forza pubblica e dei fascisti. Anzi quando si trovano alla presenza di Camice Nere aumentano il tono della violenza"⁽⁶⁾.

Basta dare una scorsa all'indice dei prezzi medi nazionali al minuto per i principali generi alimentari per rendersi conto della situazione⁽⁷⁾:

	1939	1940	1941		1939	1940	1941
pane	108	117	116	burro	117	145	179
pasta	108	114	132	uova	110	146	228
riso	104	115	119	latte	104	119	144
patate	128	183	219	zucchero	100	109	112
fagioli	133	204	233	vino	107	123	202
carne	98	121	143	ortaggi	103	130	177
pesce	108	135	183	frutta	110	131	188
olio	109	128	140				

Né ci si può fermare a queste cifre ufficiali che registrano i prezzi delle merci da acquistare con la carta annonaria. Sul mercato libero, gli

(6) ACS, PNF, Sit. pol. per province, b. 1, fasc. Genova. Relazione fiduciaria in data Genova 11 ottobre 1941.

(7) Istat, "Annuario statistico italiano 1944-48", p. 367.

stessi prodotti costano in media quattro volte di più; ma l'insufficienza delle razioni, e la scomparsa dei generi tesserati costringono la gente a fare qualunque sacrificio per procurarsi il cibo con ogni mezzo e a qualunque costo; per lo meno fino a quando dura il salario. Poi, lo spettro della fame si fa più concreto.

I primi fuochi di protesta si accendono nel 1941 nell'immobile Mezzogiorno, in apparenza il più rassegnato, indifferente e passivo anche di fronte all'evento guerra che al Nord ha visibilmente intaccato il rapporto masse-regime. C'è però un limite naturale alla fatalistica rassegnazione del popolo meridionale che sta nell'insopprimibile istinto di sopravvivenza: nessuno può accettare supinamente di morire di fame. E, se nel Settentrione ricco, la prospettiva di tirare la cinghia dei pantaloni suscita indignazione e protesta, nel Meridione povero le restrizioni del conflitto significano subito fame. Di vera e propria fame cominciano a parlare gli informatori del regime fin dall'autunno 1940: qui il pane è scarso e di pessima qualità, insomma "veramente immangiabile"⁽⁸⁾. Non si trova olio, non c'è carbone e naturalmente la gente non ha soldi a sufficienza per comprare a prezzi alle stelle i prodotti che ancora compaiono sui banchi dei mercati.

La distribuzione qui funziona a singhiozzo: beni di prima necessità possono scomparire per giorni e settimane; non si sa quando e se ricompariranno sul mercato. Alla gente sfugge la logica degli ammassi, tanto più che la disfunzione ormai cronica dell'intero meccanismo dell'alimentazione non aiuta certo alla comprensione. Per quanto dopo il provvedimento della tessera del pane si provveda ad un riordino generale dei servizi, unificati presso il Ministero dell'Agricoltura, la distribuzione continua a svolgersi tra enormi difficoltà. Tesseramento individuale e contingentamento provinciale si ispirano a due diversi criteri informativi: il primo prescinde dagli abituali consumi regionali, il secondo, invece, mantiene in vita le differenze dei consumi regione per regione; ma non si riesce mai a raggiungere la sintesi. Per di più, le deficienze nella produzione e l'irregolarità nei rifornimenti diventano un dato costante.

È, dunque, difficile capire per un cittadino del Sud perché in piena estate manchino la verdura e la frutta, e nei paesi in riva al mare non ci sia neppure il pesce. In queste condizioni, il razionamento del pane ha

(8) ACS, Min. Int., Polizia Politica (1928-44), p. 234, fasc. Messina. Relazione fiduciaria in data Messina 27 ottobre 1940.

un effetto dirompente e le prime a preoccuparsene sono le autorità fasciste delle province. A Napoli, il tesseramento è applicato "con flessibilità": vale a dire si chiude un occhio sul commercio dei bollini che immediatamente fiorisce sotto gli occhi di tutti. Ci si chiede quanto possa durare e che cosa succederà quando le restrizioni — come scrive il federale napoletano — si faranno "scrupolose"⁽⁹⁾. Nessuno e neppure i fascisti possono farsi molte illusioni sul futuro prossimo. Basta un concorso demografico promosso da un quotidiano napoletano che mette in palio 50 mila lire per premiare le famiglie con numerosa prole per avere uno spaccato significativo della città. Si presentano alla gara 10.800 famiglie con più di sette figli; il gruppo vincitore, di oltre mille famiglie, ha una media di figli superiore a 14 con punte fino a 18. Il regime può essere soddisfatto del successo della sua campagna a favore della natalità; ma tutti questi bambini devono mangiare.

I pericoli per l'ordine pubblico cominciano per la prima volta ad allarmare seriamente il regime che deve fronteggiare delle vere e proprie manifestazioni di protesta collettiva. Le prime si verificano nei comuni agricoli fin dal giugno 1941, quando scattano i provvedimenti restrittivi della macinazione; poi, via via si intensificano e finiscono per trasformarsi, secondo la tradizione, in assalti ai Municipi. Come sempre, nei cortei compaiono le bandiere nazionali e i ritratti del re e del duce, quasi a voler rassicurare sull'immutata fedeltà ai poteri costituiti delle folle in rivolta; ma la pubblica sicurezza non è per niente tranquilla e procede a numerosi arresti. Non si può minimizzare la portata degli avvenimenti, richiamandosi ad un ribellismo cronico del Sud che si incendia improvvisamente — come è accaduto anche ai tempi della grande crisi economica — per spegnersi con altrettanta rapidità. Oggi, c'è la guerra che richiede ben altra disciplina nel fronte interno: contrastare l'opera del governo diventa sabotaggio, alto tradimento; ma neppure questo delitto fa paura alle masse affamate meridionali, forse per ignoranza, forse per incoscienza — come ancora sperano le autorità che tutelano l'ordine pubblico nel Mezzogiorno.

Ignoranza e incoscienza sono giustificazioni poco credibili per le masse più politicizzate del Centro-Nord che però appaiono altrettanto inquiete. E, naturalmente, il loro fermento fa molta più paura al regime, anche se

(9) *Ivi*, PNF, Situazione politica per province, b. 9, fasc. Napoli. Relazione del segretario federale in data Napoli 17 ottobre 1941.

rispetto al Sud risulta meno violento. Il 6 ottobre 1941 i questori di Milano, Genova, Bologna, Parma e Forlì ricevono istruzioni per intensificare al massimo la sorveglianza sulla popolazione "specie in relazione ai possibili malcontenti per la situazione alimentare e alla eventualità di manifestazioni che anche limitate alla invocazione di provvedimenti desiderati dalle masse sarebbero estremamente pericolose e deprecabili" (10). In prima fila a manifestare il loro malcontento, sono ancora una volta le donne che dai piccoli episodi di insofferenza nei mercati rionali passano a forme di protesta collettiva sulle pubbliche piazze. Non c'è questura che non lamenti un turbamento dell'ordine pubblico nei comuni dove davanti ai municipi, alla casa del fascio, alla sede dei sindacati, quasi ogni giorno, mogli, madri e sorelle, esasperate vanno a fare le loro rimostranze "per l'insufficienza delle razioni di grassi e farina gialla", e naturalmente di pane.

Il 1941 si chiude su questi primi fermenti che non lasciano sperare nulla di buono per l'avvenire. Il regime non è assolutamente in grado di invertire il degrado della situazione alimentare, né di raddrizzare la macchina della distribuzione e l'intero sistema di approvvigionamenti, anche perché a fine d'anno cominciano a scarseggiare le scorte alimentari. L'inverno ormai avanzato aumenta la disperazione e la fame col freddo si fa ancora più dura da sopportare. Senza soluzioni di continuità si arriva alla primavera del '42 quando si comincia a toccare il fondo: sembrava impossibile vivere con 200 grammi di pane al giorno; gli italiani a partire dal marzo '42 devono invece cercare di sopravvivere con una razione di soli 150 grammi. E, a questo punto, il malcontento si fa incontenibile.

Se si guarda alla primavera del 1942, si scompone in un certo senso anche il quadro del 1941 che non può essere valutato nel suo insieme. L'Estate del 1941 rappresenta una cesura netta tra due differenti periodi pre-tesseramento e post-tesseramento del pane — per cercare di sintetizzare al massimo. Fino al luglio-agosto, la situazione alimentare rimane su livelli ancora relativamente confortanti; le restrizioni non significano fame, se non per quelle zone e quei settori sociali che, da sempre oppressi dalla miseria, si vedono privati anche di quelle poche risorse di alimentazione ricavate dalla carità pubblica e privata o da una sovrabbondanza stagionale di alcuni prodotti delle campagne. Gli ammassi da un lato, dall'altro l'incetta dei beni di prima necessità da parte dei contadini che dà

(10) *Ivi*, Min. Int. Dir. Gen. P.S. (1920-45), cat. 01, Massime, b. 6. Disposizioni ai questori in data Roma 6 ottobre 1941.

vita ad un mercato nero dilagante, rendono disperata l'esistenza dei poveri. E, naturalmente, il fenomeno è più vistoso al Sud rispetto al Nord. Per la grande maggioranza della popolazione che ancora riesce a mangiare a sufficienza, scontento e malumore che, comunque, affiorano, vanno letti soprattutto in una chiave più generale, quella di un rifiuto sostanziale della guerra di cui si è detto all'inizio. Non c'è tensione patriottica, né quel senso di responsabilità che porta ad accettare le conseguenze del conflitto con dignità e fierezza. Gli italiani si lamentano perché si sta peggio di prima e si mangia anche peggio di prima. Per di più, non va sottovalutato un risvolto psicologico importante che sta nella paura del domani: da questo punto di vista, è significativa l'impennata di sgomento che si registra nell'estate quando circolano le prime voci sul razionamento del pane. Non è ancora un fatto compiuto, ma la reazione della gente sembra quasi anticipare il tanto temuto evento.

A partire dall'autunno 1941, il quadro però cambia completamente e abbastanza bruscamente. La razione del pane a 200 grammi è un segnale che prelude al disastro. Non c'è una discesa progressiva nella curva degli approvvigionamenti, ma un crollo verticale non tanto dei prezzi delle merci tesserate che rimangono relativamente stabili, quanto di quelli reali, vale a dire di quanto costa comprare senza carta annonaria: nel 1942 il pane è ancora sull'indice 117 (nel 1941 è 116), ma in realtà si vende a 524; così è per l'olio — indice ufficiale 188, reale 733 — per il burro — 182 a fronte di 560 — e l'elenco può continuare. Soprattutto, a questo punto, anche se ci sono i soldi per comprare — e ne sono rimasti sempre meno in circolazione — i generi sono scomparsi. "Qui tutto è sparito. Non si trova più verdura, né fagioli, né patate. Pesce non ne arriva più"; "sono dieci giorni che mangiamo verdura e quel che è peggio senza pane"; "non c'è più nulla. Da più di un mese neppure una patata e da venti giorni nemmeno un uovo"; "qui non si trova niente"; "sono diventato uno scheletro"⁽¹¹⁾. Queste sono le frasi estratte dalle lettere che si mandano gli italiani nella primavera '42 da una parte all'altra del paese.

Le autorità confermano questo quadro nerissimo: nelle famiglie ci si arrangia con tutto, persino con le bucce dei legumi; ma i nuovi ingredienti della cucina italiana "non hanno potere nutritivo e non sono adatti per di più all'alimentazione umana: tutti quelli che ne fanno uso — a quel

(11) ACS. Polizia Politica (1928-44), p. 239, fasc. Roma, sottofasc. Intercettazione corrispondenza.

che si dice — deperiscono e si ammalano, tanto che gli ospedali e le case di cura rigurgitano di ammalati di deperimento organico, di affezioni gastro-intestinali, ecc.”⁽¹²⁾. I rapporti degli informatori, via via più allarmati, offrono uno spaccato di un paese allo sbando, dove stanno saltando uno dopo l'altro gli anelli della disciplina civile. E l'impotenza del regime è totale, basta vedere lo sviluppo del mercato nero che appare ridicolo chiamare clandestino: tutti comprano alla macchia, tutti sanno gli indirizzi dove trovare ancora qualcosa, anche se a prezzi esorbitanti. “Si può ammettere che proprio le Autorità siano cieche e sorde?”⁽¹³⁾. La domanda dell'informatore è la stessa che si rivolgono gli italiani e la risposta è già stata formulata e suona a condanna inappellabile per il regime.

(12) *Ivi*, p. 231, fasc. Firenze. Relazione fiduciaria in data Firenze 29 maggio 1942.

(13) *Ivi*, Relazione fiduciaria in data Firenze 21 ottobre 1942.

PROBLEMI LOGISTICI DEL SECONDO ANNO DI GUERRA - ASPETTI INTERFORZE

FERRUCCIO BOTTI

Premessa

Sottolineare la parte di protagonista che la logistica ha avuto nelle due "guerre industriali"⁽¹⁾ del secolo XX — la prima e la seconda guerra mondiale — è ormai diventato poco più di un luogo comune, al quale finora non hanno fatto riscontro studi sufficientemente approfonditi sull'origine, sul significato e sulle implicazioni del concetto di logistica, sul suo rapporto con la strategia — e con la strategia aerea e marittima in particolar modo — e sull'esatta configurazione del ruolo complessivo che essa ha avuto per ciascuno dei contendenti nella seconda guerra mondiale e nella preparazione al conflitto.

Prima di soffermarsi sull'approccio logistico agli avvenimenti del 1941 è perciò necessario inquadrare anche con brevi cenni teorici il problema logistico in generale, prendere in esame le implicazioni logistiche delle grandi opzioni strategiche di Mussolini negli anni 30 e nel 1940-1941 e infine accennare alle caratteristiche della dottrina logistica italiana del 1940 e dell'organizzazione che ne deriva, con i risultati che gli avvenimenti del 1941 mettono in chiara evidenza a tutto danno dell'Italia.

Da un punto di vista teorico, il termine "logistica" indica una disciplina tipicamente manageriale (o branca dell'arte militare) in realtà sem-

(1) Il termine "guerra industriale" è stato di recente introdotto dal Luraghi, che indica come prima guerra industriale, figlia della rivoluzione industriale, la guerra civile americana 1861-1865 (Cfr. R. Luraghi, *L'ideologia della guerra industriale 1861-1965*, in "Memorie Storiche Militari 1980", Roma, - Ufficio Storico S.M.E. 1981, pp. 169-190).

pre esistita ma nata con autonoma fisionomia solo dopo Napoleone e Clausewitz, il cui padre è Jomini (1837). Il *Glossario NATO dei termini e delle definizioni militari* (1974) la definisce:

Pianificazione e attuazione del trasporto e dell'alimentazione delle forze. Nella sua più ampia accezione comprende gli aspetti delle operazioni militari che trattano: a) progettazione e sviluppo, approvvigionamento, immagazzinamento, trasporto, distribuzione, mantenimento, sgombero e alienazione dei materiali; b) trasporto (raccolta e sgombero) e cura del personale (e dei quadrupedi); c) acquisizione o costruzione, mantenimento, impiego e alienazione degli impianti; d) acquisizione o fornitura dei servizi.

Nel concreto, la logistica si occupa delle predisposizioni necessarie per consentire alle Forze Armate di vivere, muovere e combattere nelle migliori condizioni di efficienza, riguarda le branche personale e materiale e si suddivide in *logistica di produzione* (che riguarda essenzialmente l'approvvigionamento e la produzione di mezzi, generi e materiali, *magna pars* dell'organizzazione della nazione per la guerra) e in *logistica di distribuzione* (che riguarda la movimentazione e distribuzione dei rifornimenti forniti dal Paese alle unità operanti). La logistica di produzione è di responsabilità prevalentemente civile e politica (Ministeri militari e non); quella di distribuzione, di responsabilità prevalentemente militare (Stati Maggiori).

Questo — e non si tratta di un fatto casuale — è il primo Convegno di storia militare in Italia nel quale si è ritenuto di dare opportuno spazio a una comunicazione di carattere specificamente logistico. In effetti, una delle tante ricadute negative dell'*histoire bataille* imperante fino a qualche anno fa è stata l'emarginazione della logistica militare a disciplina tutto sommato accessoria, ragionieristica, meramente e aridamente tecnica, riservata a qualche raro specialista e agli ufficiali dei Servizi, con campo d'azione ben circoscritto e comunque nettamente subordinata alla strategia, intesa come sola arte del vero Capo.

In sede storica, i pur numerosi accenni all'importanza della logistica hanno spesso assunto un aspetto generico, rituale e obbligato, senza tradursi in una concreta e coerente metodologia. Si è troppo spesso trascurato che accanto a una dottrina strategica e tattica esiste dal 1873 in poi anche una dottrina logistica non scindibile dal contesto strategico, e da studiare e valutare in un quadro globale. Si è quasi sempre ommesso — anche nel caso della divisione “binaria” del 1937-1938 — di valutare gli

organici prima di tutto dal punto di vista logistico, per individuare l'effettivo grado di autonomia e di capacità operativa di ciascuna unità e di ciascun Comando. L'*histoire - bataille*, più che tale, è diventata mera *histoire des operations* e ha rinunciato a una chiave interpretativa di prim'ordine per pervenire a un giudizio tendenzialmente oggettivo sull'efficienza dell'organismo militare in un dato momento (che non può essere ristretta a numero e qualità di armi e mezzi ma comprende anche moduli e criteri di funzionamento e alimentazione) e per individuare le matrici primarie di avvenimenti o decisioni strategiche che altrimenti non possono essere esattamente inquadrare nel contesto generale di una Campagna.

La logistica è un filtro indispensabile per giudicare la qualità e la concreta praticabilità di una strategia, ma non ci insegna certo ad alimentare un'illusione oggi meritatamente tramontata, che cioè la storia possa essere guidata o determinata dalla scienza. Ciò non toglie che di tutte le discipline militari è la logistica quella che più si avvicina alla scienza e alle scienze esatte e quella che più risente del progresso tecnologico. Al tempo stesso, un approccio logistico alla storia militare fa venire alla luce lo stretto legame intercorrente tra fattori materiali e morali, oltre che tra qualità della logistica e qualità dell'organizzazione militare nel suo complesso.

Tutto questo vale per le Forze Armate di ogni tempo, e non solo per quelle di oggi: non corrisponde perciò alla realtà storica l'affermazione che la prima guerra mondiale — o la seconda — dimostrano l'importanza del supporto logistico, importanza già ben viva e presente ad esempio in quel perfetto strumento di guerra che era la Legione romana e nelle "guerre di Gabinetto" del secolo XVIII, che in larga parte si risolvevano nell'attacco e nella difesa di magazzini e linee di alimentazione. In questo senso, il salto di qualità indubbiamente avvenuto in campo logistico con la "guerra industriale" estende la problematica logistica e ne aumenta il peso, ma non accresce più di tanto l'importanza — sempre esistita — dei fattori che la compongono e la natura del loro rapporto con la strategia, o meglio con la capacità effettiva di movimento che della strategia è l'essenza.

Cenni Bibliografici

Allo stato attuale, gli studi storici sulla guerra 1940-1945 sono parziali o di forza armata. Non esiste un'opera esaustiva sulla strategia complessiva di Mussolini dal 1939 al 1943, sul tipo di quella del Hillgruber

— tradotta anche in Italia — sulla strategia militare di Hitler ⁽²⁾. A maggior ragione, non esiste un'opera che riassume con visione interforze tutti gli aspetti logistici della guerra. Tali aspetti sono affrontati, sia pure in maniera ancora sommaria, in un'opera sulla logistica dell'esercito (1831-1981) di prossima pubblicazione — della quale sono usciti a fine 1991 i primi due volumi fino al 1918 — che l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito ha affidato nel 1986 allo scrivente.

Per quanto riguarda la logistica di distribuzione, il predetto Ufficio Storico ha di recente pubblicato un'opera — unica nel suo genere — sui Servizi delle unità italiane al fronte russo ⁽³⁾. Utili spunti di carattere logistico sono contenuti anche nelle più recenti pubblicazioni dell'Ufficio Storico sulla guerra. Da ricordare inoltre — per una visione generale — *Historicus, Da Versailles a Cassibile* ⁽⁴⁾ e il libro di Ceva *La condotta italiana della guerra* ⁽⁵⁾. Per il confronto tra i sistemi di comando e logistici italiani e tedeschi in Africa Settentrionale molto validi e obiettivi ci sembrano i ricordi (poco citati finora) del generale Mancinelli (*Dal Fronte dell'Africa Settentrionale 1942-1943*) ⁽⁶⁾. Anche la rimanente memorialistica contiene spunti interessanti (diari di Cavallero ⁽⁷⁾ e dei generali Rossi ⁽⁸⁾ e Armellini ⁽⁹⁾; libro del generale Roatta *Otto milioni di baionette*) ⁽¹⁰⁾.

Più favorevole la situazione delle opere e saggi sulla logistica di produzione, per la quale peraltro manca tuttora uno studio globale e capace di fondere i vari aspetti dell'organizzazione della nazione per la guerra. Oltre a una memorialistica tuttora insostituibile (libri dei generali Favagrossa ⁽¹¹⁾ e Spigo ⁽¹²⁾; diario di Alberto Pirelli) ⁽¹³⁾ basti citare, tra l'altro,

(2) A. Hillgruber, *La strategia militare di Hitler*, Milano, Rizzoli, 1986.

(3) Ufficio Storico, S.M.E., *I Servizi logistici delle unità italiane al fronte russo (1941-1943)*, Roma, 1975.

(4) Bologna, Cappelli, 1954.

(5) L. Ceva, *La condotta italiana della guerra - Cavallero e il Comando Supremo 1941-1942*, Milano, Feltrinelli, 1975.

(6) G. Mancinelli, *Dal fronte dell'Africa Settentrionale 1942-1943*, Milano, Rizzoli, 1970.

(7) U. Cavallero, *Diario 1940-1943* (a cura di G. Bucciante), Roma, Ciarrapico, 1984.

(8) F. Rossi, *Mussolini e lo Stato Maggiore - avvenimenti del 1940*, Roma, Tip. Regionale, 1951.

(9) Q. Armellini, *Diario di guerra - nove mesi al Comando Supremo*, Milano, Garzanti, 1946.

(10) Milano, Mondadori, 1946.

(11) C. Favagrossa, *Perché perdemmo la guerra - Mussolini e la produzione bellica*, Milano, Rizzoli, 1946.

(12) U. Spigo, *Premesse tecniche della disfatta*, Faro, Roma, 1946.

(13) A. Pirelli, *Taccuini 1922-1943*, Bologna, Il Mulino, 1984.

il recente libro di Ceva-Curami sulla meccanizzazione dell'Esercito edito dall'Ufficio Storico SME,⁽¹⁴⁾ gli studi del Minniti⁽¹⁵⁾ e la parte dedicata all'economia e industria di guerra nel libro *L'Italia nella seconda guerra mondiale e nella Resistenza*⁽¹⁶⁾. Sempre in tema di logistica di produzione ricordiamo, infine, i saggi di Ceva e Curami sulla mobilitazione industriale negli Atti di questo Convegno riferiti al primo anno di guerra.

Aspetti logistici generali della strategia di Mussolini (1939-1943).

Non è esatto affermare che Mussolini dopo il 1935 non ha attribuito la dovuta importanza al fattore economico e logistico: al contrario, ne è stato dominato sia pure in senso non corretto. A parte i numerosi riconoscimenti di principio (che tali rimangono) ricorrenti nei suoi discorsi, le *Direttive per l'impiego delle Grandi Unità* del 1935 a sua firma (ancor vigenti nel 1941) pongono i fattori di carattere logistico alla base della teoria della guerra di movimento e assegnano alla logistica un ruolo fondamentale per il conseguimento di un rapido successo. Al paragrafo 3 delle predette direttive, infatti, si afferma profeticamente che una guerra di logoramento e di posizione "prostrerebbe materialmente e moralmente una nazione come la nostra, ricca di uomini ma scarsa di materie prime e pressoché isolata dal mare". Più oltre si riconosce l'importanza della qualità, e al paragrafo 14 si ammette persino che "il funzionamento dei Servizi non si improvvisa: se manca, tutto resta paralizzato, riappare la stasi e con essa la guerra di trincea".

Purtroppo a queste sagge parole non corrispondono — specie dopo il 1936 — decisioni realistiche e coerenti, anche perché il "volere" generalmente espresso dalle dottrine militari non coincide mai con il "potere" e spesso esprime solo imperativi politico-sociali. La prassi strategica costantemente seguita da Mussolini, in particolare nel 1941, è *anticlausewitziana*, *antilogistica* e *continentalista*. Anticlausewitziana, perché dopo l'entrata in guerra nel 1940: a) non applica certo il detto di Machiavelli — annotato e fortemente sottolineato da Clausewitz — che "Non fu mai giudicato

(14) L. Ceva - A. Curami, *La meccanizzazione dell'Esercito fino al 1943*, Roma, Ufficio Storico S.M.E., 1989.

(15) Cfr. i saggi di F. Minniti su materie prime e organizzazione della produzione bellica in "Storia contemporanea" n. 4/1975, n. 1/1978, n. 1/1986, n. 2/1986 e "Clio" n. 4/1977 e n. 1/1979.

(16) AA.VV., *L'Italia nella seconda guerra mondiale e nella resistenza*, Milano, Franco Angeli, 1988, pp. 215-306.

partito savio mettere a pericolo tutta la fortuna tua, e non tutte le tue forze"; b) non realizza il principio fondamentale della concentrazione delle forze e dei mezzi logistici nel punto e nel momento decisivo; c) non tiene conto, nelle grandi decisioni strategiche, dei fattori tecnico-militari e in primo luogo logistici, dimenticando le tesi di Clausewitz sulla politica come sovrano costituzionale e non assoluto rispetto alla strategia, e sull'armonia che deve sempre esistere tra esigenze politiche e militari, armonia della quale il fattore logistico è la reale misura e la *leadership* politico-militare unica garante.

Di conseguenza questa strategia è anche costantemente antilogistica: basti pensare ai riflessi logistici dell'antieconomico e irrealistico concetto di "guerra parallela" di Mussolini e Badoglio, alla costante tendenza a spargere forze e soprattutto mezzi sui vari fronti privilegiando improvvise esigenze meramente politiche, alla direttiva che il Paese si deve accorgere il meno possibile della guerra, al tollerato frazionamento di poteri in materia di produzione bellica, alla rinuncia alla militarizzazione estesa (attuata senza esitare nel '15-'18) ecc.. Infine, la strategia di Mussolini è eminentemente continentalista ed europea, in quanto rivolta soprattutto a bilanciare in qualche modo i successi terrestri della Wehrmacht. Il 10 giugno 1940 l'Italia entra in guerra contro una grande potenza aeronavale e mediterranea come l'Inghilterra, che dispone di forze ancora praticamente intatte e di un'industria bellica in crescendo, con un potenziale bellico complessivo che aumenta di giorno in giorno e una guida politica ed economica ben presto rivelatasi più salda, dura ed efficiente di quella italiana, dove Mussolini — secondo la sua stessa ammissione — è "l'uomo più disobbedito d'Italia" (17).

La debolezza economica e i limiti logistici dell'Italia — a lui ben noti — esasperano in Mussolini, fino all'ossessione, la costante tendenza a conquistare e mantenere lo *status* di grande potenza per l'Italia fidando nel suo intuito politico, gettando sul tappeto con un solo colpo di dado i destini

(17) Il futuro presidente degli Stati Uniti John Kennedy, in un libro poco noto, uscito nell'estate 1940, sostiene la necessità di un massiccio riarmo degli Stati Uniti e indica — come esempio in negativo ma anche in positivo — l'azione del Governo inglese, che a partire dal 1938-1939 sia pure in ritardo procede a enormi stanziamenti per le esigenze militari e organizza razionalmente la produzione bellica, ottenendo la collaborazione anche dei potenti sindacati laboristi (Cfr. J.F. Kennedy, *Perché l'Inghilterra dormì*, Milano, Il Borghese, 1964).

della Nazione e ricorrendo al rischio massimo come fattore incrementale di una potenza militare più apparente che reale e di apprestamenti logistici costantemente inadeguati a fronte degli obiettivi strategici, che tra l'altro non tengono conto dei tempi tecnici per la preparazione. In tal modo, egli omette di trarre le giuste deduzioni da tre fattori di base che hanno incidenze determinanti sulla preparazione logistica e sull'esito della guerra italiana:

- a) le casse dello Stato e i magazzini militari sono pericolosamente vuoti a causa delle guerre di Etiopia e Spagna. È vero che queste "guerre limitate" logorano armamenti in gran parte — anche se non in tutto — obsoleti, ma i sostenitori della scarsa rilevanza di queste guerre sul livello di preparazione del 1940 non considerano i riflessi degli enormi consumi di materiali ancora validi (vestiario, equipaggiamento, munizioni, carburanti, viveri, automezzi) dei quali si sente la mancanza durante la guerra e l'ingente esborso finanziario richiesto dalle paghe — per giunta maggiorate — del gran numero di Quadri e truppe e dai lavori pubblici. La guerra d'Etiopia costa circa 12 miliardi, equivalenti più o meno al bilancio dell'Esercito in due anni di guerra. Quella di Spagna, 7 miliardi. Si tratta di enormi risorse in pratica "dirottate" da una preparazione militare di tipo europeo;
- b) come dimostra la stessa guerra d'Etiopia, la guerra breve si può ottenere solo realizzando preventivamente, con grandi mezzi, un sufficiente grado di superiorità quantitativa e qualitativa di apprestamenti logistici, di materiali e di mezzi di fuoco e di trasporto. Nel 1935-1936, con davanti agli occhi l'esperienza negativa di Adua Mussolini mostra di aver ben compreso questo fatto. Non altrettanto avviene nel 1940-1941, per quanto da sempre l'esercito inglese sia sinonimo di qualità per eccellenza;
- c) la guerra del 1940 richiede una stretta integrazione operativa e logistica tra forze armate *fino ai livelli più bassi*, un lavoro in comune degli Stati Maggiori, chiare e tempestive direttive politiche. La guerra contro l'Inghilterra nel Mediterraneo non è la guerra contro il Negus, condotta da Mussolini di persona, "in presa diretta", senza attivare la collaborazione interforze e spesso facendo a meno anche dello Stato Maggiore Esercito, con i generali giustamente tiepidi nei confronti di una conquista coloniale di grande rendimento politico, che però depauperava le esigue scorte e arrestava l'ammodernamento proprio mentre la bufera in Europa si avvicinava.

In definitiva, si tratta di un'impostazione basata sulla *contaminatio* tra volere e potere e antitetica alle preveggenti tesi dell'economista tedesco Stefan Possony, che nel suo libro del 1937 *L'economia della guerra totale*⁽¹⁸⁾ da un approccio economicistico alla strategia ricava tre deduzioni antitetiche alle linee portanti della condotta della guerra italiana e tedesca, poi confermate dagli avvenimenti: non esistono armi o procedimenti dagli effetti decisivi e capaci di abbreviare la guerra; l'offensiva richiede più armi e materiali della difensiva; il dirigismo economico nell'economia militare e nell'economia di guerra (prescelto da Italia e Germania) non paga.

Criteri logistici di base e aspetti logistici della struttura di comando e controllo e degli ordinamenti.

Gli effetti della strategia antilogistica di Mussolini non sono temperati, ma esaltati da un complesso di fattori di base di carattere più propriamente tecnico-militare tutti di segno negativo. La separatezza e conflittualità tra forze armate, dovuta anche al *divide et impera* come metodo politico:

- a) dà origine a tre canali logistici diversi e non comunicanti dove possibile, ai quali almeno fino al 1941 si aggiunge — in Africa Settentrionale — anche il quarto canale del Ministero dell'Africa Italiana e dopo il 1941 il canale tedesco. Evidente l'antieconomicità del sistema logistico che ne deriva, specie sotto l'aspetto dei trasporti via mare e della gestione unitaria delle scorte;
- b) porta ad una lettura astratta, dogmatica e *ad usum delphini* delle contrapposte teorie di Clausewitz, Mahan e Douhet, che operano in senso marcatamente antilogistico, perché nel caso italiano finiscono con l'ostacolare l'indispensabile collaborazione richiesta in particolar modo dall'organizzazione e protezione dei porti, degli aeroporti e dei convogli e portano a trascurare le procedure e i mezzi più adatti per i trasporti marittimi e aerei e per la loro difesa, a fronte di una empirica e realistica strategia inglese che in questo campo riesce estremamente efficace, benché sia la *Royal Air Force* che la *Royal Navy* non siano seconde a nessuno nel rivendicare il loro autonomo ruolo strategico.

(18) Torino, Einaudi, 1939.

Tutto ciò crea ostacoli aggiuntivi di grande e forse decisiva portata nell'alimentazione delle forze combattenti. Dal 1940 ai primi mesi del 1943, infatti, le operazioni si svolgono oltremare e oltreconfine e diventa indispensabile più che mai l'organizzazione con criteri unitari dell'alimentazione logistica delle forze terrestri, marittime e aeree, anche per ottenere la massima economia nei trasporti e il miglior rendimento di quanto è disponibile. Sulla *Rivista di commissariato e dei Servizi amministrativi militari* degli anni 30 e dei primi anni 40 compaiono molti pregevoli studi sull'importanza della logistica, sulla necessità che alla guerra integrale corrisponda una logistica integrale, senza diaframmi tra esigenze civili e militari (e, a maggior ragione, tra forze armate) e anche sull'importanza e delicatezza dei rifornimenti da territori oltremare. Tuttavia ogni forza armata tende come sempre a fare da sé e privilegia sempre e ovunque proprie esigenze strategiche e logistiche, legate al principio del valore decisivo della guerra nel rispettivo elemento.

Oltre allo scontro con il nemico c'è dunque — con gran danno per la logistica interforze — uno scontro interno tra forze armate, nel quale fanno sentire tutti i loro effetti negativi posizioni teoriche astratte, separate e divergenti, con i grandi classici della strategia che diventano spesso solo munizioni per una battaglia interna (finanziaria e di potere) condotta principalmente a spese della logistica. La visione di Clausewitz oltre ad essere continentalista è tipicamente spiritualista. Clausewitz in *Della guerra* rifiuta esplicitamente di occuparsi dei rifornimenti, ignora l'importanza dei servizi logistici (che giudica, a torto, estranei a quanto avviene sul campo di battaglia) e affida tutto al colpo d'occhio del capo e allo spirito aggressivo delle truppe. Le teorie avveniristiche di Giulio Douhet, legate al principio della preminenza assoluta del bombardamento strategico indipendente e dei rispettivi vettori, pur essendo "materialiste" non lasciano alcuno spazio teorico al valore strategico crescente della funzione di trasporto aereo, pur intuito per la prima volta da Amedeo Mecozzi dopo la guerra d'Etiopia⁽¹⁹⁾, né creano le premesse favorevoli per quell'accurata e stretta cooperazione tra Aeronautica e Marina che è necessaria per la vitale protezione aerea dei convogli.

(19) F. Botti - M. Cermelli, *La teoria della guerra aerea dalle origini alla seconda guerra mondiale* (1884-1939), Roma, Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico, 1989, pp. 529-541.

Dal canto suo la Marina, nel 1941 e anche dopo, come negli anni '30 continua ad intravedere il ruolo fondamentale delle grandi navi cannoniere e della battaglia decisiva tra squadre, ed è ben lontana dal prendere coscienza che — come riconosce nel dopoguerra l'ammiraglio Aldo Cocchia nella sua prefazione al noto libro del Mac Intyre sulla guerra nel Mediterraneo — la guerra dei convogli, la guerra di contrasto era fin dalla prima guerra mondiale la vera determinante della nostra guerra sul mare, mentre il potere marittimo “non aveva più il suo punto di forza nelle grandi navi da battaglia, ma nei velivoli da combattimento impegnati in funzione difensiva e offensiva”⁽²⁰⁾.

Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio Cavagnari dichiara, nel 1939, di poter destinare alla scorta dei convogli solo le navi più antiquate⁽²¹⁾, e come ha scritto di recente il Giorgerini, la Marina nel 1940 aveva solo 4 avvisi - scorta e un caccia sommergibili sperimentale⁽²²⁾. Anche dopo il 1945, nei ricordi dello stesso ammiraglio Cavagnari, la guerra dei convogli non è stata l'epicentro della guerra nel Mediterraneo e comunque il compito principale della Marina dal quale dipendeva in gran parte l'esito del conflitto, ma solo un gravame improprio, quasi inaspettato, non gradito che — pare — addirittura avrebbe dovuto e potuto essere evitato:

un ingente gravame, tanto deprecato fin da tempi lontani, era stato posto sulla Marina Militare ed era inevitabile di sopportarne il carico: il trasporto di ingentissimi corpi di truppe sulla sponda libica. Si iniziò il primo, se ne fece un secondo e fu assicurato che sarebbe stato l'ultimo. Questa catena, dataci da trascinare, fu saldata alle nostre membra per oltre tre anni⁽²³⁾.

Nel 1940-1941 esiste, dunque, in tutte e tre le Forze Armate un substrato teorico e una formazione dei Quadri che salvo casi individuali non favorisce quella collaborazione senza riserve che sarebbe vitale e di comune interesse, a cominciare dalla logistica. In questo senso, va riconosciuta

(20) D. Mac. Intyre, *La battaglia del Mediterraneo*, Firenze, Sansoni, 1965, pp. X-XII.

(21) F. Botti, *Da flotta secondaria a grande Marina: la strategia marittima italiana negli anni '30*, “Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare”, n. 4/1988.

(22) G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, pp. 381 e 385-387.

(23) D. Cavagnari, *La Marina nella vigilia e nel primo periodo della guerra*, “Nuova Antologia” agosto 1947.

al generale (poi Maresciallo) Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale dalla fine del 1940 al 1943, uomo molto discusso e generalmente non ben visto, la statura di uno dei rari alti dirigenti militari italiani, con visione interforze, chiara e pragmatica, dei problemi e della logistica.

Dal punto di vista logistico-amministrativo, i tre Ministeri militari retti da Mussolini significano Ministeri vacanti, aumento della conflittualità interforze, mancanza di un organo che liberi i Capi di Stato Maggiore dalle incombenze non strettamente operative e inerenti alla grande logistica e alla gestione della branca amministrativa. Gli Stati Maggiori assumono in propri oneri amministrativi e logistici di produzione (riguardanti anche studi, progettazione, collaudi) che nel '15-'18 erano più razionalmente assegnati ai Ministeri e/o ad uno specifico Ministero della produzione bellica. Naturalmente, le relative attività in questo campo sono svolte dagli Stati Maggiori in concorrenza tra di loro. Per quanto riguarda l'Esercito, diversamente dalla prima guerra mondiale non viene costituita l'Intendenza Generale, cioè l'organo centrale che alle dipendenze dello Stato Maggiore assicurava il raccordo logistico tra l'Esercito, il Paese e i Ministeri competenti, e provvedeva all'avvio dei rifornimenti alle varie armate e al coordinamento delle relative esigenze secondo le priorità operative indicate dallo stesso Stato Maggiore⁽²⁴⁾. Anche questo complesso di attività organizzative e di gestione delle scorte viene svolto direttamente dallo Stato Maggiore e/o dalle stesse Direzioni Generali del Ministero della guerra, con conseguente scarsa incisività accompagnata da ipertrofia burocratica, eccessivo centralismo e ritardi nel far fronte alle esigenze.

I criteri ai quali si ispira la dottrina logistica dell'Esercito, definiti dalla Pubblicazione n. 2662 *Norme generali per l'organizzazione e funzionamento dei Servizi in guerra* — Ed. 1940, risentono ancora oltre il dovuto e il necessario dell'esperienza della prima guerra mondiale, e quando se ne discostano, se ne discostano spesso a torto, rivelandosi nel complesso non adatti alla guerra di movimento e in particolare alla guerra dei corazzati in Africa settentrionale⁽²⁵⁾. Essi si basano su due principi fondamentali. Il primo è l'*accentramento* — solo apparentemente economico — degli

(24) Si vedano, in merito, le osservazioni del generale Rossi, il quale riscontra, tra l'altro, la necessità di un'unica Intendenza per le tre Forze Armate (F. Rossi, *op. cit.*, pp. 58-59).

(25) Sulle caratteristiche della regolamentazione logistica del 1940 Cfr. anche G. Giannuzzi (Col. a S.M.), *La nuova regolamentazione logistica e le caratteristiche dei Servizi nelle G.U.*, "Rivista di Commissariato e dei Servizi Amministrativi Militari" n. 3/1941.

organi logistici, dei mezzi (in particolare, di trasporto) e delle dotazioni al livello di armata, e, in parte, al livello di corpo d'armata. Ne consegue che la divisione "binaria" — per la quale manca tuttora una valutazione logistica — non ha alcuna riserva logistica, ha organi logistici ridotti al minimo e con scarsi automezzi e deve essere rifornita ogni giorno. In tal modo si pensa di renderla più "leggera" e meglio adatta a muoversi rapidamente, trascurando il fatto elementare che per muoversi rapidamente è necessario un supporto logistico capace di alimentare senza soluzioni di continuità il movimento e quindi occorrono — prima di tutto per gli organi logistici — riserve con automezzi in proprio e subito disponibili. E, prima di potersi muovere in profondità, bisogna aver ragione dello schieramento avversario, il che richiede un'adeguata autonomia logistica e una potenza di fuoco che aumenta i pesi e i volumi da trasportare ma consente di far fronte agli inevitabili imprevisti.

Il secondo criterio, strettamente connesso con il primo, è il rifornimento *dall'indietro in avanti*, a cura dell'Intendenza di armata, fino al livello di divisione e anche di reggimento compresi. Con questo sistema, si intenderebbe liberare i comandanti delle unità avanzate ivi compreso il livello di divisione — da preoccupazioni logistiche e "alleggerire" i reparti. In realtà si ignora il vecchio principio che, a qualsivoglia livello ordinativo, non vi può essere reale autonomia operativa senza la corrispondente autonomia logistica e che le riserve logistiche avanzate — naturalmente, di consistenza ben calibrata e con i corrispondenti mezzi di trasporto — a maggior ragione nella guerra di movimento sono, come quelle tattiche e strategiche, un mezzo di tutela contro imprevisti inevitabili in combattimenti dinamici e meno che mai un "appesantimento" che pregiudica la capacità di penetrazione.

Nella prima guerra mondiale, anche in fatto di trasporti il livello di divisione aveva un'autonomia maggiore. A parte questo, l'accentramento — specie dei mezzi di trasporto — e il rifornimento dall'indietro in avanti se possibile fino ai minori livelli, erano i criteri più adatti in una guerra statica in terreno montano, quando numero e tipo dei mezzi di trasporto andavano commisurati alla viabilità e al terreno nel quale operava ciascuna unità. Nella guerra di trincea le unità di prima linea non avevano bisogno di essere appesantite con mezzi di trasporto, dei quali non avrebbero saputo che farsene, ma potevano essere più facilmente rifornite e normalmente non richiedevano di avere a pie' d'opera eccessive dotazioni di riserva, data anche la stabilità del fronte (le offensive si esaurivano in pochi

chilometri) e la relativa regolarità dei rifornimenti che era di conseguenza possibile assicurare. Ciononostante, esse significativamente tendevano spesso — contro le direttive superiori — a formarsi riserve logistiche più o meno clandestine, per mettersi al riparo da interruzioni del flusso dei rifornimenti.

Evidentemente in una guerra di movimento — e ancor più in una guerra di corazzati — le esigenze di rifornimento dovevano essere soddisfatte in un contesto operativo con caratteristiche del tutto opposte, nel quale acquistavano valore assoluto la tempestività, l'aderenza e la continuità del cordone ombelicale tra le unità e i Servizi logistici, mentre il momento, la quantità e qualità dei rifornimenti potevano essere correttamente decisi solo dallo stesso comandante dell'unità avanzata e non da organi direttivi retrostanti poco al corrente della situazione dei materiali dell'unità e delle sue esigenze operative, e con i quali spesso riusciva estremamente difficile mettersi in collegamento.

Va infine considerato che, a parte gli orientamenti dottrinali e la fisionomia degli ordinamenti decisi a tavolino, specie in Grecia e in Africa settentrionale l'accentramento al livello di armata/Intendenza è esasperato dalla frequente carenza degli organi logistici e dei mezzi di trasporto — non certo abbondanti — teoricamente previsti dagli organici di guerra (falcidiati anche dalle inefficienze) ai livelli di corpo d'armata e divisione. Si tratta in molti casi del male minore, di una soluzione obbligata che però influisce negativamente sulla capacità di manovra e sull'autonomia operativa delle unità. In generale, si può dire che la "divisione binaria" del 1937, per la quale era inizialmente prevista la motorizzazione integrale dei Servizi fino al livello di reggimento, di fatto non vede mai la luce, nemmeno in Africa ⁽²⁶⁾.

Nel campo dei trasporti, secondo la regolamentazione del 1940 viene costituita all'emergenza una *direzione superiore trasporti* alle dipendenze dello Stato Maggiore Esercito, che è in stretto contatto con il Ministero delle comunicazioni, ha carattere interforze e provvede alla organizzazione ed esecuzione unitaria dei trasporti per ferrovia, per via d'acqua, per via aerea e per via ordinaria interessanti *tutte le forze armate* dello Stato. Peraltro i trasporti non sono militarizzati, ogni Ministero militare e civile

(26) Cfr. F. Rossi, *op. cit.*, pp. 13-15 e 26-28, e M. Roatta, *op. cit.*, pp. 50-57 e 109-114. Il generale Roatta mette in particolare evidenza gli espedienti ai quali si ricorre in Africa Settentrionale a causa della sottomotorizzazione anche rispetto ai modesti livelli previsti per le «Divisioni A.S.».

conserva in merito le rispettive competenze, e in particolare al Ministero delle comunicazioni continuano a fare capo i vitali settori dei trasporti ferroviari, il funzionamento e la mano d'opera dei porti, la Marina Mercantile. Le richieste di trasporto aereo vanno indirizzate da tutte le Forze Armate — compresa, quindi, l'Aeronautica — alla predetta Direzione dei trasporti, che successivamente interessa il Ministero dell'Aeronautica al quale compete la definizione dei mezzi e delle modalità d'impiego.

Si tratta di un sistema solo apparentemente e sulla carta unitario e interforze, per la semplice ragione che la direzione trasporti — organo di uno Stato Maggiore di Forza Armata — ha rapporti con organi militari paritetici o superiori (Ministeri civili e militari e Stati Maggiori) che conservano tutte le loro autonome competenze e responsabilità, quindi più che impartire ordini può solo formulare richieste e coordinare, mentre la valutazione delle effettive possibilità tecniche di trasporto aereo e marittimo e la concessione o meno dei relativi mezzi rimane affidata agli Stati Maggiori e Ministeri competenti. Quindi: più che decisioni e ordini, accordi tra organi paritetici e soluzioni concordate, "consensuali" che non sono facili, richiedono lunghe trattative e scambi d'informazione e non sempre si trovano.

Come meglio si vedrà in seguito, questa situazione si riflette soprattutto sul buon funzionamento dei porti e dei trasporti marittimi, per i quali la regolamentazione nel 1941 è rimasta in parte quella del 1908⁽²⁷⁾. La recente pubblicazione a cura dell'Ufficio Storico dell'Esercito dei verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale consente di stabilire che le più alte autorità militari italiane e tedesche, e lo stesso Mussolini, dal 1941 in poi dedicano significativamente una parte crescente delle loro riunioni non tanto alle grandi scelte strategiche e ordinarie e al coordinamento operativo interforze che a loro competono, ma a questioni logistiche di comune interesse, all'organizzazione dei convogli marittimi e alla partenza affannosa di singole navi, evidentemente in sostituzione di specifici organismi tecnici ai livelli inferiori che o non c'erano o funzionavano male e con autonomia e procedure inadeguate, se non altro perché erano praticamente acefali dal punto di vista interforze.

Nei principali porti sarebbe stato necessario un unico organo militare interforze, con chiare e univoche dipendenze e autorità assoluta sui numerosi Enti civili e militari interessati, che altrimenti operavano in

(27) Vigé ancora in buona parte la Pub. n. 30 del Ministero Della Guerra, *Regolamento sul servizio dei trasporti (per ferrovia o per mare), Parte II - Trasporti per mare in tempo di pace*, Ed. 1908.

ordine sparso, con difformi dipendenze e secondo proprie norme interne non armonizzate tra di loro. Invece lo Stato Maggiore Esercito — direzione trasporti e lo Stato Maggiore Marina avevano ciascuno un proprio organo a composizione interforze che presiedeva agli imbarchi e sbarchi, con compiti almeno in parte analoghi e sovrapposti. Dalla direzione superiore trasporti tramite le delegazioni trasporti militari territoriali dipendevano gli *uffici imbarchi e sbarchi* diretti da un ufficiale superiore dell'esercito e a carattere interforze, che dovevano facilitare i trasporti marittimi vigilandone la regolare effettuazione e intervenendo per eliminare gli inconvenienti. Rientravano nelle loro competenze gli accordi con i Comandi Militari di Stazione per regolare l'afflusso dei trasporti ferroviari e i contatti con le autorità marittime e di porto, con i comandanti delle navi e i commissari di bordo. Dovevano controllare i lavori di adattamento sulle navi noleggiate o requisite, provvedere a incombenze amministrative varie anche per il personale, ricevere in consegna e gestire i mezzi per il carico e scarico delle navi, provvedere al rifornimento di acqua e carburanti per i piroscafi, sorvegliare il rifornimento viveri e l'igiene a bordo, designare sulla base delle indicazioni delle autorità portuale i posti di ormeggio, i campi di ancoraggio ecc. ⁽²⁸⁾.

Alle dipendenze dei Comandi militari marittimi periferici competenti operavano nei principali porti le *commissioni allestimento e imbarco*, presiedute da un Capitano di vascello e anch'esse a carattere interforze, che provvedevano all'allestimento delle unità mercantili, all'imbarco delle truppe, alle operazioni di rifornimento e all'accertamento delle condizioni di navigabilità (quindi, a prescindere dal grado di urgenza del carico trasportato e dagli ordini del Comando Supremo par di capire che le navi non partivano se tali condizioni a giudizio della commissione non sussistevano). Alle dipendenze della commissione operavano due sezioni rette da ufficiali dell'esercito, una per il movimento delle truppe e l'altra per il movimento dei materiali. Alle requisizioni o ai noli e alla scelta e all'avvio del naviglio ai porti d'imbarco provvedeva, infine, l'ufficio rifornimento e trasporto per le spedizioni oltremare (RT SO) dello Stato Maggiore Marina ⁽²⁹⁾.

(28) Cfr. S.M.E. - Direz. Sup. Trasporti, *Regolamento sul servizio dei trasporti ferroviari e marittimi - Parte Prima - Ordinamento del servizio* - Ed. 1934 (ristampa 1942, con varianti). Abroga solo il Capitolo I del predetto regolamento del 1908.

(29) Ufficio Storico M.M., *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Vol. XXI - Tomo II, pp. 317-320 e C. Califano, *L'Ufficio Traffico di Supermarina e l'organizzazione dei trasporti oltremare (1940-1943)*, "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare" marzo-giugno 1989.

Per la verità, nel 1940-1941 nei porti albanesi e libici vengono nominati dei direttori superiori (rispettivamente, amm. Sportiello e gen. Giordano) e dal novembre 1941 il porto di Tripoli passa alle dirette dipendenze dell'Intendenza locale, ma nonostante i sempre più frequenti interventi diretti del Comando Supremo i risultati non sono molto brillanti e non possono mutare la situazione di fondo. Da una lettera del giugno 1941 a firma del nuovo comandante in Africa generale Gariboldi si deduce che l'azione di coordinamento nei porti incontra difficoltà e resistenze: ciò vale anche per la difesa antiaerea alla quale sono interessate tre diverse organizzazioni (DICAT territoriale dell'Esercito; difesa antiaerea della Marina; caccia intercettori dell'aeronautica che a sua volta ha proprie — e scarse — difese antiaeree degli aeroporti)⁽³⁰⁾.

Nel 1940-1941 non era nemmeno possibile effettuare calcoli logistici in comune per le esigenze delle tre forze armate, quindi avere una visione esatta della situazione logistica complessiva in un dato scacchiere. Oltre a una dottrina logistica o regolamenti interforze, mancavano unità di misura comuni per le dotazioni e scorte, in ogni caso difficili da calcolare perché le razioni viveri di base e il vestiario, equipaggiamento, i materiali di casermaggio, le armi artiglierie e munizioni erano diversi anche quando ciò non era necessario, naturalmente con l'Esercito forza armata più povera e meno moderna e in condizione di netta inferiorità. A questo non lieve inconveniente pratico — rilevato dal generale Pricolo in una riunione dei Capi di Stato Maggiore tenuta in imminenza della guerra — non risulta sia mai stato posto rimedio. E accanto a metri logistici diversi, le tre forze armate adottano anche procedure amministrative e contabili, modalità per le commesse e norme di collaudo separate e diverse, con tutti i negativi riflessi sul lavoro comune.

I Servizi logistici nel Paese — secondo quanto rettamente affermava il generale Guido Liuzzi negli anni Venti — avrebbero dovuto costituire la base dei Servizi dell'esercito mobilitato. Anche Emilio Canevari, negli anni Trenta, nel suo libro *Lo spirito della guerra moderna* ⁽³¹⁾ sosteneva che la mobilitazione dell'esercito doveva avvenire esclusivamente sulla base delle effettive possibilità industriali del Paese, cioè della reale capacità della Na-

(30) Comando Superiore Libia, lettera n. 20 in data 20 settembre '40 (A.U.S.S.M.E., REP. 1499/A/6) e lettera n. 11812 in data 22 giugno 1941 (A.U.S.S.M.E., Rep. 1160/1/2/13). Nell'organizzazione tedesca, la difesa antiaerea era interamente affidata all'Aeronautica e aveva raggiunto livelli di grande efficienza.

(31) Cfr. E. Canevari, *Lo spirito della guerra moderna*, Cremona, Soc. Ed. Cremonese, 1935.

zione di fornire un armamento, un equipaggiamento, dei rifornimenti moderni e competitivi. Invece, nel 1940 non esiste nessun efficace raccordo tra logistica di produzione e distribuzione, e numero e tipo delle unità costituite non tengono alcun conto della reale possibilità di dotarle di armi e materiali aggiornati, o di Quadri esperti e preparati anche per i Servizi logistici: si provvede con fondi di magazzino.

Prevale come sempre — anche dopo il 1940 — la filosofia del numero, e non solo le armi e artiglierie, ma anche gran parte dei materiali di sanità, commissariato ecc. sono quelli della prima guerra mondiale, per lo più non adatti alla guerra di movimento. La logistica di produzione, come si è visto, non ha una direzione unitaria. Il problema è, appunto, quello di assicurare — come in Germania e in Inghilterra — questa direzione unitaria, e non quello della militarizzazione o meno degli stabilimenti. Invece la mobilitazione civile — e di conseguenza la produzione — rimane frazionata tra vari Ministeri che operano con propri organismi senza efficaci raccordi tra di loro, che però spesso riescono molto bene a sottrarre alle forze armate il personale più giovane e tecnicamente più preparato. La filosofia ufficiale che ispira questo criterio — mai smentito dagli anni Venti in poi — è che, come scrive il generale Baldini su *Esercito e Nazione*, la militarizzazione degli stabilimenti, il vasto impiego di commissioni militari di requisizione, incetta e controllo all'interno del Paese erano state necessarie nel '15-'18 per far fronte al largo seguito che allora avevano nel Paese e tra le masse operaie le idee sovversive, neutraliste e antinazionali. Ma ciò non è più necessario nel 1940, perché secondo il generale Baldini il regime, con i suoi organismi sindacali e corporativi, ha ormai permeato, saldamente inquadrato e posto al servizio incondizionato del superiore interesse nazionale tutte le attività produttive, senza bisogno di un controllo militare sulla mobilitazione civile e sulla produzione che pertanto rimane affidata alle competenze dei Ministeri civili, mentre le competenze dei Ministeri militari possono essere senza danno limitate alla mobilitazione della rispettiva forza armata.

Alla prova dei fatti, questa visione ottimistica e di maniera si traduce in pernicioso frazionamento di poteri e responsabilità e in incremento della burocrazia e dei conflitti tra gli innumerevoli organismi burocratici che si occupano di logistica di produzione e tra questi, i Ministeri e gli Stati Maggiori. Anche all'interno delle Forze Armate non forniscono apprezzabili risultati pratici alcuni tentativi di coordinamento del 1926, e in particolare:

- a) il R.D. - legge 14 gennaio 1926, n. 196 che prevede il coordinamento dei Servizi di commissariato (vettovagliamento, vestiario ed equipaggiamento) delle Forze Armate, con acquisti in comune che dovrebbe effettuare un'apposita commissione interforze e l'utilizzazione in comune dei magazzini e depositi delle tre forze armate nel territorio (ciò che ne avrebbe consentito la riduzione);
- b) il R.D. 7 marzo 1926, n. 408 che istituisce al livello di Ministeri militari un *comitato superiore per le armi e munizioni*, organo consultivo che dovrebbe coordinare le attività di comune interesse per le tre forze armate nel fondamentale settore, composto da 4 membri per ciascuna forza armata e presieduto dal più anziano, che fornisce ai rispettivi Ministeri pareri non vincolanti formulati a maggioranza. Nessun concreto risultato, perché, ad esempio, il nuovo cannone antiaereo da 90 mm della Marina ha lunghezza della bocca da fuoco e munizioni diverse dal 90/53 dell'Esercito;
- c) la commissione centrale per i collaudi in appello, a carattere interforze, istituita con il R.D. 16 gennaio 1927, n. 118, alla quale si possono rivolgere i fornitori i cui generi o materiali sono stati respinti dalle commissioni di forza armata a livello inferiore (si tratta di un organismo tuttora operante, l'unico a carattere interforze che funziona bene).

Gli avvenimenti del 1941: la logistica non decolla.

Nel 1941, anche per merito di Cavallero, non mancano, provvedimenti di legge e decisioni che dovrebbero assicurare un maggior coordinamento logistico, ma ancora una volta i loro effetti pratici non sono pari a quanto sarebbe richiesto dalla situazione. Vi è anche qualche passo indietro: nel corso dell'anno, infatti, fallisce definitivamente l'operato dell'*Ispettorato superiore dei servizi tecnici* istituito il 1° gennaio 1940 alle dipendenze del Ministero della guerra per unificare e sveltire le complesse procedure in uso nell'Esercito per l'introduzione in servizio di nuovi materiali (carri e artiglierie in particolar modo). Come scrive il primo Ispettore generale Caracciolo di Feroletto⁽³²⁾, nessuno dei troppi organismi coinvolti nella ricerca, progettazione e collaudo di nuovi materiali (Ministero, Stato Maggiore, Ispettorati d'Arma, ecc.) intende rinunciare ai suoi poteri in merito,

(32) M. Caracciolo Di Feroletto, *E poi? La tragedia dell'Esercito Italiano*, Casa Editrice Libreria Corso, Roma, 1946, pp. 57-67.

quindi il nuovo Ispettorato nasce morto e all'atto pratico diventa ben presto una inutile e anzi dannosa sovrastruttura, che non riesce a diminuire i ritardi ed a aumentare la rispondenza dei nuovi materiali.

Tra i provvedimenti adottati a partire dalla fine del 1940 in materia di logistica di produzione, vanno comunque citati:

- a) il R.D. - legge 21 ottobre 1940, n. 1518 "Norme per l'amministrazione patrimoniale e finanziaria dello Stato in guerra" che stabilisce norme generali uniche sui contratti e collaudi per i Ministeri militari e civili interessati alla guerra, e prevede l'estensione alle altre forze armate delle norme amministrative adottate in merito dall'Esercito, compresa la resa e revisione dei conti (ciò avverrà, nel dopoguerra, solo nel 1976);
- b) il tentativo di Cavallero di creare un organo operativo alle sue dirette dipendenze per l'unificazione e il controllo del settore armi e munizioni (per il quale, come risulta in parecchi punti dal suo diario, anche gli organismi interni dell'Esercito e i Servizi tecnici funzionano male). Infatti con il R.D. 14 novembre 1941, n. 408 il comitato superiore tecnico per le armi e munizioni viene posto alle sue dirette dipendenze, con un presidente che non è più il più anziano dei membri ma è nominato dal duce (il generale Ago, uomo di Cavallero) con l'incarico di rivedere gli armamenti e unificare i calibri. Il presidente, scelto *ad hoc*, acquista maggior rilievo rispetto al decreto del 1926, perché le delibere non vengono più adottate a maggioranza. Sentiti i pareri dei membri, è il presidente che decide e inoltra direttamente a Cavallero le proposte del caso;
- c) i provvedimenti nel settore alimentare, che dispongono il conferimento totale agli ammassi di tutti i prodotti agricoli e degli animali da carne, abolendo in pratica il mercato libero in questo settore, ed estendono il tesseramento;
- d) l'unificazione delle competenze in materia di produzione, controllo e distribuzione dei prodotti agricoli (legge 27 dicembre 1940, n. 1746 che le assegna per intero al Ministero dell'agricoltura, abolendo il precedente dualismo con il Ministero delle corporazioni che ai sensi della legge 18 dicembre 1939, n. 2222 rispondeva della distribuzione e controllo);
- e) l'analoga unificazione delle competenze per i prodotti industriali (R.D. 27 dicembre 1940, n. 102 che assegna al Ministero delle corporazioni, per il controllo e la distribuzione dei prodotti industriali, competenze analoghe a quelle del Ministero dell'agricoltura per i prodotti agricoli).

Gli avvenimenti del 1941 sui vari fronti non possono essere letti e correttamente interpretati senza tener conto del quadro logistico generale prima descritto. In ultima analisi, essi non sono che la riprova e il riflesso inevitabile di un'impostazione strategica e quindi logistica già chiaramente emersa nel 1940, che benché chiaramente inadeguata fin dall'inizio della guerra non muta ed è tale da segnare una netta differenza, in negativo, rispetto al secondo anno (1916) della prima guerra mondiale, quando vi era stato un netto salto di qualità che si era tradotto in gran numero di artiglierie, munizioni e rifornimenti di ogni genere avviati al fronte.

A un crescente potenziale logistico nemico, corrisponde pertanto un decrescente potenziale italiano. L'unico fatto positivo rimane l'ampliamento delle attribuzioni del Capo di Stato Maggiore Generale anche nel campo della logistica di produzione. In tal senso, il decreto del 27 giugno 1941, n. 661 va giudicato positivamente, perché in una situazione data praticamente non modificabile (Mussolini comandante effettivo delle Forze Armate e Ministeri da lui retti) dà al Capo di Stato Maggiore Generale la facoltà di intervenire per coordinare la logistica di produzione e distribuzione delle tre Forze Armate e per "spingere" questa o quella attività logistica e produttiva secondo criteri interforze, privilegiando i sistemi d'arma e i mezzi più adatti. Il diario di Cavallero dimostra che, nel 1941 e 1942, egli vede chiaro e opera tutto sommato positivamente in questo settore così carente. Se i risultati non sono pari a quanto richiederebbe la situazione, ciò avviene per un complesso di ragioni di fondo spesso estranee alle competenze e alla volontà dello stesso Cavallero (che non poteva certamente permettersi ciò che fecero nella prima guerra mondiale Cadorna e Dallolio, autentici dittatori militari nel loro settore ai quali nessun esponente politico poteva o osava opporsi).

Sulla logistica di produzione, va ricordato quanto annota Cavallero nel suo diario il 25 maggio 1941, cioè a pochi giorni dall'assunzione effettiva della carica di Capo di Stato Maggiore Generale: *"Abbiamo bisogno di un uomo che abbia facoltà di proporre al Duce e sottoporre alla sua firma i provvedimenti, e le disposizioni per i vari Ministeri, coordinando le funzioni di Giannini e Favagrossa. In sostanza occorre un dittatore economico che prepari un programma per un ciclo di tre mesi, e anche meno, per tutto ciò che concerne carbone, nafta, gomma, metalli ecc.. Tenere presente il nostro fabbisogno di carburante (250.000 tonnellate al mese)"*. Come testimonia Alberto Pirelli nel suo diario, Cavallero torna più volte, senza successo, su questa idea, caldeggiata anche dai tedeschi che preferiscono trattare con un interlocutore economico unico, e

sostenuta dallo stesso Mussolini con la consueta incertezza e debolezza, con sostanziale bonomia e con sterile attività di pura mediazione: ma gli industriali, che naturalmente non amano le misure dirigistiche, e gli stessi Ministeri civili o potentati vari si oppongono, e non se ne fa nulla. Per le stesse ragioni, non ha alcun seguito l'intento di Cavallero e di Mussolini di costituire fin dal 1941 un Ministero della produzione bellica, accrescendo i poteri del generale Favagrossa, che per ragioni poco chiare e poco convincenti è contrario al progetto, salvo a lamentarsi dei suoi poteri limitati ⁽³³⁾.

Nel vasto campo della "grande logistica", il 1941 segna una svolta irreversibile, ma in senso negativo. *Tra la fine del 1940 e il giugno 1941 Mussolini prende le decisioni strategiche più controproducenti della guerra, proprio perché logisticamente rovinose*: decisioni che i militari, poco entusiasti, hanno il torto di accettare passivamente, limitandosi a brontolare nei corridoi. L'attacco alla Grecia di fine ottobre 1940 e l'imprevista, imponente massa di uomini, e soprattutto di materiali, automezzi e forze aeree e navali (anche da trasporto) che impegna e anzi divora, rende inevitabile trascurare le esigenze dell'Africa settentrionale, proprio quando gli inglesi stanno sferzando l'offensiva che distruggerà le truppe di Graziani. Al tempo stesso, molte buone divisioni devono essere mantenute e rifornite al confine con la Jugoslavia, in vista dell'offensiva della primavera 1941.

A qualche decina di giorni dal termine delle operazioni in Grecia ed alla direttiva di Mussolini di concentrare le forze e i mezzi in Africa settentrionale e di preparare mezzi logistici adatti a quella campagna ⁽³⁴⁾, l'invio del CSIR in Russia — sempre decisa all'improvviso per ragioni meramente ideologiche, di "presenza" e di contenimento della strapotenza tedesca — dà il colpo finale alle possibilità di autonomo ristabilimento della situazione nel Mediterraneo, con una nuova fuga delle divisioni migliori, delle poche artiglierie moderne, di materiali preziosi e di mezzi di trasporto verso la Russia, cioè verso uno scacchiere dove non erano certamente in gioco i vitali interessi strategici dell'Italia ⁽³⁵⁾. Va notato, a tal proposito, che in Italia c'era senza dubbio disponibile gran numero di uomini, ma difettavano gravemente Quadri in servizio permanente esperti, ufficiali di Stato Maggiore e soprattutto materiali moderni e competitivi.

(33) C. Favagrossa, *op. cit.*, pag. 39.

(34) Cfr., in merito le direttive logistiche emanate dallo S.M.E. con let. n. 75.000 in data 27 aprile 1941 (A.U.S.S.M.E., Rep. M/7, Racc. 518/1).

(35) Cfr., in merito, L. Ceva, *op. cit.*, pp. 84-118.

È in questo senso, in senso logistico, che la Russia si rivela estremamente dannosa. C'erano certamente buone ragioni politiche, ideologiche e di prestigio per mandare colà anche delle truppe italiane. Stà di fatto che queste ragioni erano in collisione frontale con i veri obiettivi strategici dell'Italia e con il superiore interesse nazionale, né erano conciliabili con le esigenze della guerra mediterranea. I supremi interessi della Patria non esigevano forse, in quel momento, anche scelte dolorose, comunque giustificabili con riferimento ai diversi scacchieri di interesse? L'Italia aveva già aperti propri fronti che la impegnavano a fondo, e non era la Francia o la Spagna, che pure avevano mandato truppe: in ogni caso, il vero prestigio nazionale era in gioco nel Mediterraneo e non nelle lontane steppe russe.

Il 1941 inizia come peggio non può avvenire: in Africa prosegue l'offensiva inglese e in Albania quella greca, nei riguardi della quale si assiste a un affannoso tamponamento che è costretto a trascurare per ragioni di urgenza le più elementari norme ordinarie e logistiche. Grecia e Africa Settentrionale hanno una caratteristica comune: che nemmeno gli esigui organici del 1940, impostati sulla "logistica povera" e sulla pretesa di taluni di sostituire con lo spirito (supposto elevato) i rifornimenti e i materiali che mancano, sono rispettati e mantenuti. Difettano molti dei previsti organi logistici al livello di corpo d'armata e di armata; difettano, in particolare, mezzi di trasporto, Quadri per le unità automobilistiche, pezzi di ricambio e organi di riparazione, il tutto a fronte di un logoramento fortissimo che subisce il parco automezzi, della sua scarsa rusticità e idoneità nel movimento fuori strada, della eccessiva varietà di tipi di automezzi: questi, inconvenienti, già ampiamente emersi nelle guerre d'Etiopia e Spagna.

Fa sentire i suoi effetti, nel 1941, soprattutto la mancata proiezione (anteguerra, e dopo il 1936) non solo dell'Esercito ma di tutte e tre le forze armate sulle concrete esigenze della guerra oltremare e della guerra dei convogli, a cominciare dalla capacità di carico e scarico e dalla difesa antiaerea dei porti italiani, libici e greci e dalla costituzione in loco di riserve logistiche tali da rendere le forze oltremare il più possibile indipendenti dai rifornimenti marittimi, anche in caso di incremento dei livelli di forza.

Nella campagna di Grecia gli inconvenienti maggiori non nascono dalla regolamentazione logistica in atto e dalle lacune negli ordinamenti e nell'armamento. Tutto sommato, anche il contrapposto esercito greco è un esercito "povero", e in Grecia si fa quella guerra di montagna con vasto impiego di salmerie che non aveva cessato di polarizzare la prepara-

zione italiana (e gli ordinamenti) dal 1919 al 1939. Quando il 28 ottobre 1940 le truppe italiane iniziano l'avanzata oltre il confine greco, la preparazione logistica c'è, ma è strettamente adeguata all'azione rapida e praticamente incruenta che a torto prevedevano Ciano e Iacomoni e non tiene in alcun conto — come pur vorrebbero le buone vecchie regole — la possibilità di un prolungamento della guerra, o semplicemente di consumi imprevisti. Oltre ai previsti organi logistici a livello corpo d'armata e armata, mancano anche le salmerie e qualsiasi riserva logistica sul posto. Ciò rende controproducente il semplice afflusso di truppe di rinforzo senza organi logistici. Sulla possibilità di rapido afflusso dei rinforzi e soprattutto dei rifornimenti pesa più di tutto la carente capacità di scarico dei porti albanesi (per la verità già denunciata dallo stesso Maresciallo Badoglio dopo un'ispezione del giugno 1939) e la cattiva organizzazione del carico dei piroscafi, dello stivaggio e dello sbarco dei materiali. Anche in questo caso, si tratta di vecchie lacune già ampiamente emerse nelle guerre d'Etiopia e Spagna e nella stessa incruenta occupazione dell'Albania nell'aprile del 1939, lacune delle quali nessuno si preoccupa anche perché richiedono mezzi finanziari e rendono necessario affrontare spinosi problemi interforze per i quali mancano i presupposti pratici per soluzioni che abbiano come solo obiettivo l'efficienza.

Difettano gravemente navi mercantili "specializzate" e adatte al trasporto di quadrupedi, automezzi, munizioni e reparti organici (la cui mobilitazione e il cui approntamento competono alla Marina). Il risultato è che le forze bene o male fatte affluire ai porti pugliesi sono imbarcate per l'Albania spesso senza rispettare i vincoli organici, separando — per ragioni logistiche — i mezzi di trasporto, i materiali, le dotazioni e le munizioni dalle truppe per farli affluire in Albania su navi diverse, in tempi diversi e magari in porti di sbarco diversi. In tal modo, prevalgono criteri logistici e tecnici sulle esigenze tattiche, le operazioni di scarico si prolungano, e una volta sbarcate, a causa della critica situazione del fronte le truppe spesso non hanno il tempo di riordinarsi e completarsi e sono avviate a spizzico — spesso senza rifornimenti, dotazioni e mezzi di trasporto — in linea, con i risultati che è superfluo sottolineare.

In questa situazione in Grecia si ricorre largamente al trasporto aereo, assicurato anche da unità specializzate tedesche. Ma questo tipo di trasporto, prezioso soprattutto per quel rapido sgombero di feriti e congelati che non è altrimenti possibile, da una parte — data la scarsità di aerei specializzati — incide sulla disponibilità di aerei da bombardamento,

e dall'altra non è un'operazione accuratamente pianificata e svolta solo in contingenze che ne assicurino il pieno rendimento, ma un semplice espediente per supplire in qualche modo alla crisi dei trasporti marittimi e all'intasamento dei porti, gettando nella fornace battaglioni affrettatamente aerotrasportati spesso solo con armi e munizioni individuali, battaglioni che servono solo a divorare, con incerto utile operativo, le scarse dotazioni sul posto.

Non vanno trascurate neppure le conseguenze logistiche, amministrative, gestionali dell'anomala situazione degli organi direttivi centrali, dove all'inizio del 1941 tutti sono fuori posto e ciascuno fa cose diverse da quello che dovrebbe fare: il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Graziani, comanda le truppe in Africa settentrionale, e il Capo di Stato Maggiore Generale, Cavallero, le truppe in Grecia. Non si sa bene chi comanda a Roma oltre Mussolini. Il Sottocapo di Stato Maggiore Generale è anche Sottosegretario alla guerra cioè, in pratica, Ministro, e può quindi sia sostituirsi al suo superiore diretto in Albania sia scavalcarlo avendo accesso diretto a Mussolini. Per di più, non funzionano a nessun livello — o funzionano male — i mezzi di trasmissione radio.

In Albania, la struttura di comando a livello locale non rispecchia quanto previsto dalla regolamentazione. Anche se il 28 ottobre 1940 l'azione viene condotta con circa 9 complessi di forze al livello di divisione corrispondenti a un'armata su 2-3 corpi d'armata, non viene costituita all'inizio l'Intendenza, cioè il previsto Comando Logistico al livello di armata, e solo qualche giorno prima dell'attacco giungono sul posto due comandanti di corpo d'armata con ridotto personale. Mancano ovunque — o sono gravemente deficitari — i previsti organi logistici direttivi ed esecutivi al livello di corpo d'armata e di armata, e la situazione peggiora quando — nel novembre e dicembre 1940 — sono costituite un'Intendenza superiore e due Intendenze d'armata, che fino al termine della Campagna difettano degli organi direttivi ed esecutivi e delle dotazioni previste ai loro livelli.

Questo quadro già estremamente negativo va completato con l'elevatissimo numero di congelati dovuto alla mancanza di baraccamenti e di equipaggiamento invernale specie della fanteria nel rigido clima delle montagne albanesi e alla cattiva qualità del normale vestiario e delle scarpe. In una siffatta situazione logistica, quale esercito avrebbe potuto fare di più e meglio?

In Africa settentrionale il 1941 inizia con la rotta delle truppe di Graziani e prosegue con l'arrivo — in primavera — dell'Afrika Korps, l'of-

fensiva italo-tedesca e la controffensiva britannica di fine anno in Marmarica. Sullo sfondo di questi avvenimenti, molte sono le considerazioni di carattere logistico.

Sarebbe semplicistico attribuire la sconfitta solo alla mancanza di mezzi di trasporto o di dotazioni logistiche. Essa avviene soprattutto perché, dalla seconda metà degli anni Trenta fino a tutto il 1941 si continua a privilegiare — anche e soprattutto su questo scacchiere — la quantità rispetto alla qualità, trascurando il fatto elementare che un semplice portatore di fucile in mezzo al deserto rappresenta solo un peso logistico (soprattutto per viveri e acqua, cioè per le voci che incidono di più sul peso totale dei rifornimenti e trasporti) al quale non corrisponde un adeguato rendimento. Per “qualità” si intende una sommatoria di fattori che comprende il sistema di comando, la qualità dell’inquadramento, le trasmissioni e i collegamenti, l’addestramento, il vestiario e l’equipaggiamento, la qualità e quantità del vettovagliamento, la qualità e quantità delle armi, dei mezzi corazzati e dei mezzi di trasporto, le dotazioni di viveri, munizioni e carburanti. Per i corazzati e i mezzi di trasporto, accanto al loro numero e tipo occorre considerare, specie nel deserto e nelle grandi distanze — in genere superiori ai 1.000 km — che è necessario percorrere dai porti di sbarco alle prime linee, la capacità di movimento fuori strada e nel terreno difficile del deserto, la quantità e qualità di mezzi di riparazione, gomme e pezzi di ricambio (il deserto provoca un rapido logoramento di pneumatici, cingoli e motori) e infine — per i carri e le artiglierie — la disponibilità di trattori e rimorchi per l’auto trasporto e/o l’autotraino, e di organi logistici completamente motorizzati in grado di aderire al rapido movimento delle truppe. Infine, ha importanza anche la difesa antiaerea degli sbarchi e dei movimenti e la loro protezione contro incursioni terrestri.

Ebbene, sotto tutti questi aspetti nonostante le lezioni di fine 1940 — inizio 1941 l’organizzazione militare italiana per tutto il 1941 rimane carente e non competitiva. Sono insufficienti i progressi rispetto a quanto riscontrano i generali in Africa settentrionale nella riunione del 18 agosto 1940, nella quale si dichiarano contrari all’offensiva voluta da Mussolini e rilevano che la fanteria è esuberante, mentre i mezzi meccanici sono *“inferiori per numero e qualità a quelli avversari, salvo i carri M idonei ai propri compiti, ma tuttora deficienti di mezzi di trasporto, mezzi di collegamento e di riparazione; nel complesso insufficiente organizzazione tecnica dei reparti. Si provvede ad avviare con sistemazioni di ripiego delle armi anticarro, artiglierie ecc.”*⁽³⁶⁾.

(36) Verbale della riunione del 18 agosto 1940 in R. Graziani, *Africa Settentrionale (1940-1941)*, Roma, Danesi, 1948, pp. 268-269.

A proposito di queste “*sistemazioni di ripiego*”, in campo italiano non c'è niente di simile all’“*Universal Carrier*” inglese del 1933, prezioso mezzo cingolato pluriuso che serve sia per il trasporto di una squadra fucilieri che di munizioni o armi di reparto, e soprattutto per il traino di artiglierie di piccolo calibro con ottime capacità di movimento fuori strada. Ne consegue che, ad esempio, i pezzi controcarri e di accompagnamento italiani per fanteria da 47/32 e 65/17 devono essere o trainati a braccia o caricati o scaricati di volta in volta, con le relative munizioni, su autocarri tra l'altro con mediocri capacità di movimento nel deserto, poco mascherati e molto visibili. Ovvi i riflessi sulla flessibilità d'impiego e sulla indispensabile rapidità di entrata in azione e di spostamento, oltre che sulla vulnerabilità dei serventi: molti pezzi vanno così perduti. Anche molte artiglierie mancano di trattori e devono essere a loro volta autotrasportate, oppure hanno trattori con deficienti capacità di movimento fuori strada, oppure — come i vecchi pezzi di campagna da 75/27 mod. 1911 della prima guerra mondiale, costruiti per essere ippotrainati e ammodernati con ruote in gomma piena (electron) — se sono autotrainate su lunghe distanze, come è necessario, sono soggette a rapido deterioramento.

Aumenta anche la vulnerabilità del dispositivo logistico dall'alto, perché gli autocarri a causa delle loro scarse capacità di movimento fuori strada devono obbligatoriamente percorrere la via Balbia e piste obbligate facilmente individuabili. Ciò avviene perché gli automezzi e trattori italiani — diversamente da quelli inglesi e poi alleati — derivano per la massima parte da modelli civili e non sono costruiti *ad hoc* per le esigenze militari. In genere non hanno trazione anteriore, e nemmeno le marce ridotte. Vi sono inoltre troppi modelli, il che complica le riparazioni e il rifornimento dei pezzi di ricambio. L'unico mezzo giudicato valido secondo i rapporti è l'autocarro pesante Lancia 3 RO, che tra l'altro è uno dei pochi ad avere le marce ridotte. I pochi automezzi adatti al deserto che sia pure in ritardo sono studiati, non fanno in tempo a venire introdotti in quantità significative.

Acquistano inoltre grande importanza dettagli apparentemente non essenziali, che influiscono sul morale e sull'efficienza dei combattenti. Date le enormi distanze, lo sgombero feriti è problematico e richiederebbe — per raggiungere i porti d'imbarco delle navi-ospedale — mezzi aerei che non sono disponibili o sono disponibili in esigua quantità. Oltre ad essere poco numerose, le autoambulanze italiane sono poco idonee al movimento nel deserto: per lo sgombero celere dei feriti la divisione Ariete è perciò spesso costretta a ricorrere — quando può — a mezzi cingolati

catturati. Il rifornimento idrico è male organizzato: non è affidato a uno specifico organo dei Servizi logistici ma agli stessi Stati Maggiori operativi, che hanno tante cose da fare e dovrebbero coordinare per questa esigenza l'operato di più Servizi logistici (di Sanità per gli accertamenti della potabilità; di Commissariato per i recipienti; della motorizzazione e dei trasporti per i mezzi di trasporto). Inoltre le autobotti sono poche, spesso non sono ben mascherate e anche per questo costituiscono un bersaglio privilegiato per l'aviazione inglese, che dà loro una vera caccia.

La lacuna maggiore è nel commissariato. Mancano almeno fino al 1942 le cucine rotabili da campo a nafta trainabili dagli autocarri, in dotazione a tedeschi e inglesi. La confezione di un buon rancio caldo e del pane — con relativi riflessi sulla salute — è molto problematica. I mezzi regolamentari sono ancora i pesanti forni Weiss a legna del 1908-1909 (che non possono essere autotrainati ma sono autotrasportati), le "casce di cottura" adottate prima del '15-'18 anch'esse a legna, e le marmitte mod. 1855. Nel deserto la legna spesso manca, e i forni Weiss sono a livello Intendenza: quindi non è facile far giungere il pane relativamente fresco al momento adatto alle divisioni a molti chilometri di distanza⁽³⁷⁾. Riguardo alla motorizzazione, oltre alle lacune prima indicate vi è grande carenza quantitativa e qualitativa di Quadri del Servizio automobilistico esperti, quindi anche di conduttori ben addestrati. Ad esempio il raggruppamento Maletti che opera agli ordini di Graziani nel 1940-1941 non ha un ufficiale automobilista addetto alla parte logistica dei numerosi automezzi e manca di un'officina in proprio: ovvi i riflessi sulla manutenzione giornaliera. Infine, vi sono poche e cattive radio.

Con tutte queste deficienze, non possono sorprendere talune cifre deducibili dai verbali delle riunioni e dai promemoria del Comando Supremo. Nell'agosto 1941 la Divisione "Trento" ha l'80% degli automezzi fuoriuso, mentre l'Africa Korps (2 divisioni) ha 7.000 automezzi, a fronte degli 8.500 (dei quali 1.500 inefficienti) per le 6 divisioni italiane e i Servizi generali della colonia⁽³⁸⁾. Difettano anche materiali adatti per il rifornimento carburanti (fustini prismatici da 20-25 litri), che deve essere effettuato dai mezzi direttamente dai poco maneggevoli fusti da 200 litri. Mancano, infine, carri comando e autoradio o carri-radio capaci di fun-

(37) Si veda, in merito, il diario di Cavallero in data 1° agosto 1942 (U. Cavallero, *op. cit.*, pp. 446 e 448).

(38) Cit. in L. Ceva, *op. cit.*, pp. 172 e 175.

zionare anche in movimento, ciò che impedisce ai Comandi di spostarsi con la necessaria rapidità e li spinge a usare soprattutto i collegamenti a filo, sovraccaricando linee peraltro facilmente interrompibili e di lenta entrata in funzione.

Naturalmente a tutte queste difficoltà si supplisce, nei limiti del possibile con materiale catturato al nemico o prestato dai tedeschi, o con espedienti vari e mezzi di circostanza dovuti alla tipica ingegnosità italiana. I forni per il pane, gli ospedali da campo ecc. vengono spesso decentrati alle divisioni, e specie le unità corazzate si riforniscono, quando possono, "dall'avanti all'indietro" come le unità tedesche, oppure si appoggiano agli organi d'Intendenza più vicini. Ma "il sistema", nelle linee generali conserva la sua scarsa flessibilità e rimane poco adatto alla guerra di movimento: è principalmente per ragioni riconducibili alla logistica che Rommel giudica le unità italiane idonee alla difesa e non alla manovra.

A ciò si aggiunga che il sistema di comando anche dal punto di vista logistico ancora una volta non rispetta il fondamentale principio della corrispondenza tra responsabilità logistica e responsabilità operativa e della separazione tra attribuzioni operative, territoriali e amministrative. All'inizio del 1941, il Comandante Superiore in A.S. oltre ad essere gravato da incombenze amministrative e civili (che gli derivano dalla carica aggiuntiva di Governatore della Libia e vanno a tutto danno delle sue molteplici e prioritarie responsabilità operative e logistiche), riceve ordini da ben tre canali (Ministero dell'Africa Italiana, per gli affari civili; Capi di Stato Maggiore delle tre Forze Armate per la preparazione delle forze; Capo di Stato Maggiore Generale per la condotta delle operazioni). Dal Comandante Superiore dipende direttamente l'Intendenza o Comando logistico.

In tal modo, non solo il momento organizzativo e della preparazione delle forze in Italia è separato dalla condotta delle operazioni, ma le unità a livello corpo d'armata che combattono in prima linea a molte centinaia di chilometri di distanza dai porti e dall'Intendenza, hanno scarsa o nulla autonomia logistica e di trasporto e devono essere rifornite continuamente e giornalmente dall'indietro in avanti a cura dell'Intendenza, a tutto danno della tempestività dei rifornimenti.

L'arrivo delle truppe di Rommel in Africa nella primavera del 1941 complica ulteriormente la situazione. Nel luglio 1941 le forze italiane contano circa 160.000 uomini e quelle tedesche circa 40.000: eppure, con una ripartizione assai discutibile, a queste ultime viene assegnata una percentuale del 50% dei trasporti marittimi. L'indispensabile raccordo tra

l'Intendenza italiana e tedesca diventa estremamente difficile, sia per l'egoismo e l'invadenza tedesca anche in fatto dei numerosi materiali di preda bellica, sia perché l'organizzazione logistica tedesca risponde a più razionali e moderni criteri diametralmente opposti rispetto a quelli italiani. Essa è basata su larga disponibilità di automezzi ai minori livelli e sulla elevata autonomia logistica delle divisioni, che al momento da esse stesse ritenuto opportuno si riforniscono con propri mezzi — al contrario di quelle italiane — dall'avanti all'indietro presso gli organi logistici d'Intendenza⁽³⁹⁾. Quando il 23 novembre 1941 viene costituita l'armata italo-tedesca (ACIT) agli ordini di Rommel, questa armata ha due distinti e separati canali di rifornimento (quello tedesco per le unità tedesche e quello italiano per le unità italiane) e per i rifornimenti e trasporti delle unità italiane dipende dal Comando Superiore A.S. (SUPERASI), quindi senza avere — nonostante le enormi distanze — una propria e unica Intendenza e l'autonomia logistica che pure la regolamentazione italiana prevede fin dal 1915, anche nel caso di armate che operano su spazi molto più ristretti. Le unità della Marina in A.S. si riforniscono in modo indipendente. Quelle dell'aviazione si appoggiano per quanto possibile all'Intendenza dell'Esercito, e in merito vanno ricordate le numerose e aspre lamentele del generale Porro nel suo libro sull'Aviazione in Libia, che riscontra la mancanza di un' "Intendenza delle Forze Armate" (e non solo dell'Esercito) e afferma che le sue esigenze sono trascurate (il che è senz'altro vero, visto che erano trascurate, per i motivi ormai noti, anche le esigenze delle stesse truppe terrestri)⁽⁴⁰⁾.

Riguardo ai convogli e alla loro sicurezza, superfluo accennare ai negativi riflessi della mancata occupazione di Malta e della mancata utilizzazione dei porti della Tunisia, la cui importanza è ben valutata da Cavallero e dagli Stati Maggiori. Ma, sul piano generale, come avviene per la guerra di Grecia e forse ancor di più, per l'Africa settentrionale ha maggiore importanza la loro cattiva organizzazione e l'efficacia sovente scarsa della scorta aerea e navale, che è difficile coordinare per le solite ragioni.

Ciononostante, secondo le statistiche generali (riferite solo al tonnellaggio e non ad altri parametri) in Africa giunge — nel 1941 e dopo — gran parte di quanto si imbarca nei porti italiani. Bisogna però tenere conto di diverse circostanze:

(39) Sulle differenze fra i due meccanismi logistici e sulle migliori soluzioni tedesche Cfr. G. Mancinelli, *op. cit.*, pp. 46-49.

(40) Cfr. F. Porro, *L'aviazione nella guerra di Libia*, Roma, Associazione Culturale Aeronautica, 1948.

- a) non ha importanza solo il numero di tonnellate complessivo nell'arco di una campagna; ancor più importante è ciò che giunge — cioè il tipo di rifornimento — e *quando* giunge, cioè la fase operativa nella quale avviene lo sbarco dei materiali. Sotto questo aspetto, i trasporti di generi di vettovagliamento e di munizioni assorbono da soli circa il 50% del totale, quindi servono soprattutto a mantenere dei portatori di fucile esuberanti in Africa. Invece, specie nelle fasi dinamiche ciò che importa di più sono gli autocarri, i mezzi corazzati e i carburanti e pezzi di ricambio;
- b) l'Aviazione e la Marina inglesi, la cui azione è estremamente efficace grazie al radar, all'ottimo coordinamento e all'ottimo sistema informativo e di intercettazioni, riescono a colpire con la maggiore intensità il traffico marittimo proprio nelle fasi operative cruciali, e giungono persino a scegliere accuratamente i bersagli, colpendo soprattutto il naviglio con il carico più prezioso (petroliere). Ciò avviene, nel caso specifico, proprio in coincidenza con l'offensiva inglese di fine 1941;
- c) ambedue le forze armate (l'Esercito per le riserve logistiche e la Marina per l'organizzazione e la scorta dei convogli) prendono in esame il problema dei rifornimenti oltremare in ritardo, con i soliti contrasti (anche con il Ministero dell'Africa Italiana) e solo a partire dal 1938, nonostante il concentramento della flotta inglese nel Mediterraneo a partire dalla guerra d'Etiopia, il progressivo rafforzamento del dispositivo aeronavale inglese e delle relative basi nel Mediterraneo e l'adesione dell'Italia a un'alleanza chiaramente antibritannica;
- d) quando la Marina, prima della guerra, oltre che indicare giustamente la necessità di accumulare grandi scorte logistiche oltremare propone la formazione guerra durante di grandi convogli per la Libia a scadenze regolari e con frequenza molto ridotta, indica una modalità d'azione senza dubbio ideale, ma di difficile realizzazione pratica. La frequenza e l'intensità dei rifornimenti per la Libia, infatti, non possono essere programmate a notevole distanza di tempo né essere regolari, ma dipendono da variabili come la situazione tattica locale, le perdite, le forze nemiche ecc., oppure da decisioni strategiche e scadenze operative che non possono essere previste (come l'impiego di forze germaniche o le offensive alterne);
- e) la forte carenza di navi specializzate e di idonea velocità, adatte al rapido trasporto e scarico di carri, munizioni, artiglierie e di reparti organici e in grado di facilitare i compiti della scorta non può essere del

- tutto giustificata, perché negli anni Trenta esistevano numerose società di navigazione sovvenzionate alle quali, per legge, poteva essere imposta dai competenti organi la costruzione di naviglio con determinate caratteristiche. E nulla vietava di costruire, in accordo tra i due Ministeri, anche navi militari da trasporto speciali, come tenta di fare dopo il 1941 Cavallero, senza molto successo;
- f) la predetta carenza di navi idonee ai trasporti militari speciali veloci è una delle cause, o forse la causa principale, della mancata piena utilizzazione della capacità di carico teorica (in tonnellate ma non in tipi di materiali) delle navi, mancata utilizzazione che peraltro può essere dovuta a diverse cause (legittime ragioni d'urgenza, ripartizione di carichi ritenuti preziosi su più navi per aumentare la probabilità del loro arrivo in Libia ecc.). I convogli non erano un'operazione solo logistica, ma operativa e anzi strategica e il loro rendimento non era legato solo alla piena utilizzazione dei carichi;
 - g) naviglio non idoneo e cattiva organizzazione dei porti significa anche prolungamento delle operazioni di scarico e maggiore vulnerabilità del sistema all'offesa dall'alto. Di qui, nel 1941, il rientro in Italia dai porti libici — citato dal Mac Intyre e confermato dal Cocchia — di navi ancora parzialmente cariche, per far posto a convogli in arrivo dall'Italia;
 - h) una delle cause del lamentato, frequente ingombro delle banchine dei porti libici è stata, evidentemente, la nota carenza di automezzi, anche in rapporto alle distanze e alla possibile offesa aerea inglese;
 - i) per le stesse ragioni, la mancata disponibilità di materiale da caricare che talvolta si verifica a Napoli può essere dovuta a tre cause: o mancanza pura e semplice del materiale, o cattivo funzionamento delle ferrovie, o il solito cattivo coordinamento tra i troppi organi interessati.

In conclusione, quello dei convogli è problema estremamente complesso sul quale influiscono molti fattori, tutti riconducibili alla cattiva organizzazione della nazione per la guerra, all'impreparazione di tutte e tre le forze armate al tipo di guerra da condurre e all'endemica mancanza di validi organismi di coordinamento interforze e di un'efficiente direzione dei trasporti unitarie e interforze. Non si può, pertanto, riversare le responsabilità delle inefficienze unicamente su questa o quella forza armata, visto anche che ciascuna di esse partecipava — con propri organismi ai vari livelli, a cominciare dal più alto — all'impostazione e gestione del problema convogli, che in definitiva risente più di tutti della mancata cooperazione interforze.

Nel quadro strategico generale del 1941 il tonnellaggio complessivo che si riesce a far giungere in Libia è un fatto positivo, ma se si considerano i complessi retroscena del problema convogli e le vicende delle operazioni terrestri non può essere considerato come metro e dimostrazione di un successo, nemmeno nel 1940-1941 (la situazione nel complesso peggiora e non migliora nel 1942 e 1943). Nella seconda metà del 1941 e in particolare nel mese di novembre, proprio in coincidenza con i progetti offensivi di Rommel per l'occupazione di Tobruk (che sono sospesi, appunto, a causa del mancato arrivo dei rifornimenti) e con la controffensiva britannica, la percentuale delle perdite dei carichi avviati in Libia sale al 63% ⁽⁴¹⁾, mentre lo Stato Maggiore navale tedesco in un rapporto inviato al Comando Supremo germanico esagera, ma non troppo:

La situazione così com'è descritta è insostenibile. Le forze aeree e navali italiane sono incapaci di assicurare ai convogli una protezione adeguata ... Lo Stato maggiore della Marina (tedesca) richiede mutamenti radicali e misure immediate per porre riparo alla situazione, altrimenti non solo fallirà la nostra offensiva, ma le stesse posizioni tedesco-italiane nell'Africa settentrionale saranno perdute ⁽⁴²⁾.

Va però riconosciuto che, nonostante i numerosi limiti, la direzione superiore trasporti svolge un'enorme mole di lavoro. Scrive, in merito, *Historicus*:

Un particolare cenno, infine, merita la vastità dei movimenti che dovettero esser organizzati ed eseguiti dalla Direzione dei trasporti nel solo periodo compreso fra il giugno 1940 ed il dicembre 1941 con uno sforzo tanto più rilevante quanto maggiori diventavano sempre le difficoltà, per il crescente difetto di materiale ferroviario, di navi, di combustibili. Nel periodo suindicato, infatti, dovette esser effettuato per ferrovia il trasporto di 6.570.137 uomini, 625.146 quadrupedi, 214.172 automezzi e carri, 8.025.974 tonnellate di materiali vari e munizioni, impiegando complessivamente: 27.330 treni completi, 975.938 carri.

Ad un totale, poi, di 4.020 piroscafi-viaggio, ammontarono i trasporti marittimi, senza contare quelli di linea, trasportando complessivamente nei due sensi (sempre a tutto dicembre 1941):

a) in Albania e Grecia: 974.850 uomini; 102.322 quadrupedi; 872.055 tonn. di materiali vari;

(41) D. Mac. Intyre, *op. cit.*, p. 139. Cfr. anche *Historicus*, *op. cit.*, pp. 143-145.

(42) D. Mac. Intyre, *op. cit.*, p. 134.

- b) in Africa settentrionale: 168.634 uomini; 819.214 tonn. di materiali vari;
- c) in Egeo: 23.483 uomini; 58.610 tonn. di materiali vari;
- d) in Sardegna: 296.226 uomini; 5.687 quadrupedi; 155.030 tonn. di materiali vari;
- e) nell'Isola d'Elba: 80.369 uomini; 4.135 tonn. di materiali vari;
- f) in Dalmazia: 51.096 uomini; 2.740 quadrupedi; 62.284 tonn. di materiali vari.

Nello stesso periodo di tempo, furono trasportati per via aerea: 49.215 uomini e 4.450 tonn. di materiali vari, e furono organizzati, sulle vie ordinarie, itinerari per 12.143 chilometri.

A tutto questo movimento, infine, è da aggiungere quello — sia ferroviario che marittimo — che si dovette organizzare ed effettuare per conto delle forze armate germaniche (Corpo di spedizione per l'Africa settentrionale e X Corpo aereo tedesco)⁽⁴³⁾.

Questi dati dimostrano indirettamente che tutto sommato l'offesa aeronavale nemica sui trasporti in generale nel primo e secondo anno di guerra ha effetti modesti. A maggior ragione, quindi, viene da chiedersi quali sarebbero stati i risultati del concentramento di forze, materiali e mezzi logistici così imponenti su un solo scacchiere e con una migliore organizzazione, concentramento che oltre ad essere necessario era anche possibile e poteva essere molto meglio preparato negli anni '30, a prescindere dalla scarsità di risorse finanziarie e di mezzi moderni.

Conclusione

Il generale Guido Liuzzi (le cui opere, finora poco studiate, lo qualificano come il maggior scrittore italiano di logistica del secolo XX) negli anni Trenta riferendosi con occhio disincantato all'esperienza della prima guerra mondiale scriveva che *"sono i Servizi a mettere le ali alle truppe"*. Egli perciò contestava il principio — molto seguito non solo in Italia ai primi anni del secolo — che *"i Servizi sono fatti per servire"* e devono sapersi adattare alle sempre prioritarie esigenze strategiche, senza costituire un freno per la pianificazione delle operazioni: *"l'Intendence suivra"*⁽⁴⁴⁾. A suo giu-

(43) Historicus, *op. cit.*, pp. 172-173.

(44) Cfr. G. Liuzzi, *Ricordi e pensieri di un ex-Intendente d'armata*, Roma, Ist. Pol. Amm. Della Guerra 1922 e *I Servizi logistici nella Guerra*, Milano, Corbaccio, 1934. Si tratta di due testi ricchi di considerazioni ancora attuali, ancorché senza alcun apprezzabile influsso sulla strategia e sulla logistica del 1940-1941.

dizio, proprio la vittoriosa battaglia finale di Vittorio Veneto nel 1918, che aveva segnato la ripresa della guerra offensiva e di movimento anche sul fronte italiano, lasciava come principale eredità logistica da risolvere per il futuro il problema dell'alimentazione di colonne motorizzate spinte in profondità.

Gli avvenimenti del 1941 dimostrano, invece, che da parte italiana questo problema fondamentale (del resto posto anche dalle "Direttive" del 1935) non era stato affatto risolto, nonostante gli ammaestramenti delle campagne tedesche di Polonia e Francia, nelle quali, come scriveva il colonnello cecoslovacco Moravec:

Il Comando tedesco era riuscito a creare una tattica nuova adatta per la manovra dei grandi corpi moto-meccanizzati. Ma ciò che era ancor più importante era riuscito a risolvere il problema del rifornimento di grandi corpi motorizzati di carburanti, munizioni e pezzi di ricambio a grandi distanze, in modo così perfetto, che le colonne di testa, che nel frattempo si erano allontanate considerevolmente dalla loro base di partenza, avevano pienamente conservato la forza di attacco⁽⁴⁵⁾.

Insieme con la cattiva organizzazione dei convogli, è questa la carenza logistica maggiore del 1940-1941. Tale carenza deriva sostanzialmente da una sottovalutazione generale delle esigenze della guerra mediterranea. In campo terrestre, in nome della "logistica povera" (che a parere di taluni scrittori militari della seconda metà degli anni Trenta avrebbe dovuto addirittura stimolare lo spirito aggressivo delle truppe)⁽⁴⁶⁾ di fatto si applica ancora, *obtorto collo*, l'antiquato principio artigianale e pre-industriale dei Servizi e delle truppe che devono arrangiarsi in qualche modo, come ai tempi di Napoleone, con negativi riflessi sul morale delle truppe⁽⁴⁷⁾.

(45) E. Moravec, *La strategia attuale*, Firenze, Cya, 1940, p. 211.

(46) V. Bobbio, *Le grandi manovre in Irpinia - deduzioni e considerazioni*, "Rivista di Fanteria" n. 10/1936.

(47) Nel 1941 vi sono, però, anche autorevoli scrittori militari — come il generale Corselli — che in sottile polemica con taluni superficiali e opportunistici orientamenti ufficiosi (per la verità, combattuti più che fatti propri dallo S.M.E.) sottolineano l'importanza e l'insostituibilità del materiale: "Il buon materiale eleva il morale, il cattivo lo deprime. E non è il caso di parlare di *guerra materiale*, come se fosse una forma di guerra inferiore; è il caso invece di dotare le proprie truppe di materiale moderno, non inferiore a quello degli eventuali nemici; con esso si potrà far meglio guerra *intelligente, artistica*, anche napoleonica. La quale invece non si potrà far mai con materiale scadente". (Cfr. R. Corselli, *La guerra dei materiali*, "Echi e Commenti" 1941, pp. 167-169).

E, anziché cambiare radicalmente e organizzare su nuove basi il sistema, per varie ragioni anche valide tutti, a cominciare da Cavallero, fanno il possibile — e spesso più del possibile — per “aggiustarlo” e gestirlo al meglio, per ricercare ingegnosi espedienti che diminuiscono in qualche modo gli inconvenienti ma non risolvono il problema di fondo.

Molte lacune logistiche e tecniche non possono essere attribuite né a Mussolini né a povertà di mezzi, e il rendimento dei vari Servizi tecnici d'Arma e degli organismi impegnati nella progettazione e costruzione di nuovi materiali lascia molto a desiderare (come si deduce anche dal diario di Cavallero, del quale è auspicabile, per inciso, la pubblicazione integrale). Su un piano più vasto e non strettamente militare, la costante tendenza di Mussolini a trascurare in nome di imperativi esclusivamente politici le esigenze e i tempi della logistica è il risvolto più tipico — ancor più della sua ben nota e inevitabile incompetenza militare — della mancanza di fiducia reciproca, di coordinamento e di affiatamento tra direzione politica e direzione tecnico-militare della guerra, cioè del primo e basilare requisito per il successo.

L'approccio logistico agli avvenimenti del 1941 fornisce perciò un utile contributo per stabilire serenamente, una volta per tutte, le rispettive responsabilità del vertice politico e di quello militare. L'incompetenza militare e logistica dell'autorità politica non va ritenuta — come fanno taluni — un demerito della stessa ma un dato storico costante per tutti i contendenti, e la qualità di una *leadership* militare e civile si misura in ogni tempo dalla sua capacità di previsione e dalla mano felice nella scelta dei tecnici, dei collaboratori. Non appare quindi condivisibile la tesi che fa dell'incompetenza militare di Mussolini un alibi che aggrava le responsabilità dei militari, e giustifica la (supposta) riluttanza del dittatore a spingere a fondo l'organizzazione della nazione per la guerra con il suo calcolo di entrare nel conflitto europeo solo “a colpo sicuro” e di condurre una guerra breve (quindi — si argomenta a torto — senza bisogno di predisporre, a ogni buon conto, una preparazione militare e logistica totalitaria della nazione e senza considerare la possibilità di una guerra lunga). Volere non è mai stato potere, e un vecchio detto militare ricorda che “la branca informativa adempie le funzioni del *sapere*, quella logistica le funzioni del *potere*, quella operativa le funzioni del *volere*, le tre branche insieme, quella del *prevedere*”. Che cosa resta di una *leadership*, appunto, senza questa capacità di prevedere? E che cosa resta senza la capacità di dare il giusto peso alle obiezioni dei tecnici, sia pure non accogliendole a scatola chiusa?

Mussolini senza dubbio non ha tenuto conto dell'impreparazione e dei limiti logistici dello strumento militare, ma per quanto riguarda l'organizzazione della nazione per la guerra e la mobilitazione civile vi è stata — da parte sua e in genere dell'esecutivo — non tanto una scarsa presa di coscienza dell'importanza di questi settori ma un'errata (o strumentale e interessata) impostazione e comprensione dei reali termini del problema, quindi anche della corretta e realistica via per risolverlo. Mussolini aveva ragione quando diceva di essere stato — al di là delle apparenze — l'uomo più disobbedito d'Italia, e in effetti i fin troppo numerosi provvedimenti secondari del periodo dimostrano un notevole impegno legislativo⁽⁴⁸⁾ che però all'atto pratico — e magari senza volerlo — favorisce anziché ridurre la frammentazione dei poteri e riduce l'efficacia dei provvedimenti, vanificando e disperdendo in mille rivoli l'ampia discrezionalità che la legislazione primaria conferisce all'esecutivo. Non ci sembra, perciò, del tutto convincente la tesi che Mussolini abbia trascurato l'organizzazione della nazione per la guerra e la mobilitazione civile, o che le abbia trascurate fidando nella guerra breve: al massimo, questo può essere vero — come lo è stato nel 1914-1915 — solo per i primi mesi di guerra.

Nel campo ordinativo e tecnico-militare in genere, non sarà mai sottolineato abbastanza che la debolezza fondamentale della divisione "binaria" (anche e specialmente se motorizzata o corazzata) nel 1941 si rivela di carattere logistico e consiste nell'insufficiente autonomia logistica e nella carenza di trasporti, di organi logistici con automezzi in proprio, di dotazioni di riserva, di organi di riparazione e di materiali veramente adatti a operazioni dinamiche. Questo "alleggerimento" logistico della divisione rimane un caso unico e anomalo in campo europeo, tanto più anomalo visto che lo strumento chiaramente richiesto dalle "Direttive" del 1935 avrebbe dovuto consentire una guerra movimento e anzi di rapido corso, per la quale — come osservava il generale Liuzzi nel 1934 — occorreva una organizzazione logistica *ad hoc*.

Senza dubbio gli Stati Maggiori italiani mancavano di una mentalità corazzata: ma nel 1941 le divisioni italiane, chiunque le comandasse, potevano essere tutto meno che "navi nel deserto", e anche il concentramento

(48) Cfr. A. Padoan, *Disciplina delle fabbricazioni di guerra*, Roma, Arti Grafiche Padoan, 1941 (con ampia bibliografia sulla legislazione fino al 1941).

degli automezzi disponibili in poche unità avrebbe migliorato solo in parte la loro competitività, lasciando inalterate numerose altre lacune che riducevano il rendimento degli stessi automezzi. A proposito dell'esperienza coloniale di molti Quadri, secondo taluni poco e male utilizzata, va infine detto che un conto era combattere con colonne mobili autocarrate e con qualche autoblindo contro i ribelli libici montati su cammelli, privi di armi pesanti e senza aviazione, e un conto era combattere contro un esercito di qualità estremamente mobile come quello inglese, ricco di mezzi motorizzati, con unità corazzate ben attrezzate e addestrate e soprattutto un'ottima aviazione che gravemente ostacolava, con efficacia crescente, i nostri trasporti. La differenza era prima di tutto logistica. La differenza richiedeva alla logistica italiana di non essere nel deserto e fuori — come è stata nel 1941 — una palla al piede, ma un organo propulsivo della guerra dei corazzati, quale si è combattuta in Africa. In realtà, i nostri vecchi ufficiali coloniali conoscevano ancor meno degli altri la guerra del 1940-1941.

Non a caso Rommel, senza dubbio il miglior generale in Africa settentrionale, non era un vecchio coloniale ma un comandante centro-europeo di unità corazzate che non aveva mai visto prima della primavera 1941 quel deserto, definito a ragione da parte germanica "il paradiso per il tattico e l'inferno per il logista". Questo inferno andava affrontato con due criteri essenziali, che riassumono in ogni tempo una buona logistica: costituzione di adeguate riserve logistiche con mobilità in proprio e prontamente accessibili alle unità di prima linea e conferimento a ciascun livello di un sufficiente grado di autonomia operativa e logistica e dei mezzi, dei materiali e degli organi direttivi — logistici e non — per poterlo esercitare.

IL SECONDO ANNO DI GUERRA

LA SITUAZIONE DELLA GUERRA AGLI INIZI DEL 1941 E LA SUA CONDOTTA POLITICO-STRATEGICA NEL CORSO DELL'ANNO

PIERLUIGI BERTINARIA

Premessa

Agli inizi del 1941 il bilancio militare italiano era fallimentare. In Africa si era persa la Cirenaica e il pericolo incombente sulla Libia aveva costretto Mussolini a sollecitare l'intervento germanico non più quale "concorso" — nel quadro di una normale guerra di coalizione — ma sotto una forma umiliante di "aiuto". Cosa a cui Hitler intendeva inizialmente accedere mediante il solo sostegno aereo, temendo che unità terrestri avviate in quel teatro potessero essere coinvolte in un crollo italiano. Nei Balcani, gli italiani combattevano in Albania una campagna durissima per non essere ricacciati in mare. In Africa orientale si operava in completo isolamento ed il collasso si profilava non lontano.

In ambito "Asse", fallita miseramente la concezione di "guerra parallela" e tramontata la fattibilità dell'Operazione "Leone Marino" (invasione dell'Inghilterra), lo sperato successo della neutralizzazione delle isole britanniche mediante la sola battaglia aerea si rivelava anch'esso votato ad un progressivo fallimento.

La strategia dell'Asse, dall'iniziale prevalenza tedesca, diventava esclusivamente tedesca ed essenzialmente terrestre e continentale per l'insensibilità di Hitler e dello Stato Maggiore tedesco al problema bellico mediterraneo, unico obiettivo vulnerabile diretto per colpire la Gran Bretagna.

Il coinvolgimento di Franco per l'invasione di Gibilterra diveniva sempre più aleatorio, la conquista di Malta subiva continue dilazioni ed intanto il flusso dell'alimentazione logistica degli scacchieri settentrionali africani si andava minacciosamente deteriorando.

Dall'altro lato, l'assioma per l'Inghilterra, palesato dal suo "dictator" Churchill, era quello di "durare". Ed il durare era funzione: in campo mondiale, di stringere sempre più stretti legami con gli Stati Uniti; in campo europeo, di impegnare l'Asse con una strategia periferica esercitata soprattutto nel sud attraverso aiuti alla Grecia e pressioni, non disgiunte da carezzevoli vellicazioni, nei confronti della Jugoslavia e della Turchia al duplice fine di disperdere le forze dell'Asse, quale obiettivo minimo, o di costringerne il "partner" più debole, l'Italia, ad uscire dal conflitto, come obiettivo massimo.

La strategia bellica dell'Asse

a. I "diktat" strategici di Hitler a Mussolini per il 1941

Non è il caso di parlare di strategia italiana poiché questa sarà sempre più succube e trainata da quella tedesca divenendone una funzione che, se rispettosa nelle apparenze formali, nella realtà si dimostrerà meramente esecutiva. Un'assenza di strategia, quindi, identificandosi quest'ultima unicamente in una serie di affannosi provvedimenti a "tampone" di situazioni compromesse o di ambiziose espressioni di partecipazione laddove non richiesto, a scapito di dove invece pressavano le esigenze.

Una evidente assenza di meditazione e valutazione delle necessità, che significa assoluta latitanza strategica.

Già il 20 novembre 1940, in una lunga lettera a Mussolini, Hitler aveva indicato la strategia dell'Asse per il 1941. Egli si proponeva: di indurre la Spagna ad entrare in guerra per conquistare Gibilterra; di allontanare la Russia dalla sfera balcanica stringendo la Jugoslavia all'Asse; di convincere la Romania ad accettare l'affluenza di importanti forze tedesche per operare contro la Grecia; di spingersi in Africa settentrionale fino a Marsa Matruk per intervenire con gli "Stuka" contro la flotta di Alessandria; di liquidare la situazione nel Mediterraneo nel corso dell'inverno per ridisporre delle forze tedesche entro l'aprile.

Aggiungeva che avrebbe inviato forze aeree in Italia per fare in tre o quattro mesi del Mediterraneo la "tomba della flotta inglese", premessa delle operazioni contro la Grecia che riteneva di non poter iniziare prima di marzo. E dichiarava infine di giudicare impossibile un'offensiva verso il delta del Nilo prima dell'autunno.

Hitler, in sostanza, aveva già il proposito di subordinare le operazioni nel Mediterraneo alla condotta della campagna contro la Russia — proposito maturato alcuni mesi prima e dicui non farà mai cenno, se non a cose fatte, ai suoi "partner" italiano e giapponese —.

Un comportamento del tutto singolare ed atipico in una alleanza militare nella quale le decisioni avrebbero dovuto essere congiunte!

Ed è a questo punto che si impone un esame del condizionamento strategico imposto dall'Operazione "Barbarossa" all'intero corso della guerra. Senza di essa, senza questa decisione divenuta col tempo sempre più parossistica nelle sue giustificazioni, il 1941 sarebbe stato un anno di sostanziale stagnazione operativa, tolti i sussulti del teatro africano.

b. *La genesi dell'Operazione "Barbarossa"*

Hitler, fin dal luglio 1940, aveva concepito l'annientamento dell'Unione Sovietica.

In merito, si contrappongono due tesi storiografiche:

- la prima, scaturita già negli anni quaranta, sostiene che Hitler intendesse affossare l'unico ancora possibile potenziale pilastro dell'Inghilterra sul continente europeo ⁽¹⁾, configurantesi appunto nell'URSS, al fine di costringere Londra ad una pace di compromesso;
- la seconda, trasmessaci dagli studi di Hillgruber, ritiene invece che l'aggressione all'URSS facesse parte di un piano a medio-lungo termine nel rispetto del quale l'annientamento dell'entità russa doveva costituire una delle necessarie premesse per la realizzazione di un nuovo "ordine mondiale".

Io preferisco optare per la concezione Hillgruber — meno ristretta — secondo la quale se in Gran Bretagna fosse caduta la speranza nell'Unione Sovietica sarebbe caduta anche l'America, poiché all'eliminazione della Russia avrebbe seguito una enorme rivalutazione del Giappone.

Gli USA sarebbero così diventati, molto prima di quanto ci si sarebbe aspettato, il perno della strategia globale hitlerina.

Questo obiettivo — maturato, come si è detto, nel luglio 1940 — era sfociato nell'inverno successivo in un programma di "guerra lampo mondiale", articolato in una serie di "blitz" contro le varie potenze residue, al fine di istituire una nuova configurazione geo-strategica attraverso una neutralizzazione indiretta e temporanea degli USA. Neutralizzazione perseguita attraverso la soluzione traumatica di una completa e rapida sconfitta dell'Unione Sovietica e di una sua costrizione oltre gli Urali. Da essa

(1) La disponibilità di uno o più alleati continentali è una costante storica della politica estera britannica, sempre basata su questo postulato.

ci si attendeva l'effetto di una duplice minaccia agli Stati Uniti portata sui due fianchi oceanici dalla Germania e dal Giappone che — nel lungo periodo — sarebbero stati congiuntamente concentrati contro l'America.

La concezione di questo nuovo ordine postbellico, passata alla storia come progetto di "blocco continentale", prevedeva la suddivisione del mondo in quattro grandi aree a fascia verticale: Germania-Italia in Europa-Africa; Unione Sovietica dall'Asia centrale all'Asia meridionale, ivi inclusa l'India; Giappone con Cina e Asia sud-orientale; e infine USA nel doppio continente americano.

Queste, le premesse politiche di "Barbarossa".

c. *La pianificazione militare della guerra ad oriente*

I progetti del conflitto contro l'Unione Sovietica, iniziati nell'autunno del 1940 e compartimentati in modo scoordinato tra i vari vertici di comando tedeschi (Loessberg presso l'O.K.W. — Comando Supremo delle Forze Armate —, — Marks presso l'O.K.H. — Stato Maggiore dell'Esercito —), ciascuno all'insaputa dell'altro, si tramutarono nella "direttiva numero 18" del dicembre 1940, verificata nell'inverno con una grande manovra sulla carta per soli Quadri e Comandi, aggiornata nel febbraio successivo e tradotta infine nella "direttiva numero 21" del marzo 1941, pomposamente ribattezzata da Hitler stesso "Barbarossa" dal suo più umile codice iniziale di "Piano Fritz".

L'obiettivo era quello di annientare le armate sovietiche fra Dvina — a nord — e Dnieper — a sud — entro l'autunno del 1941. In seguito, nell'inverno 1941-42, un "Panzer corp" dalla Transcaucasia avrebbe puntato a sud attraverso la Persia, mentre un'altra armata di 10 divisioni (delle quali 5 corazzate) e rinforzata da altre 10 in caso di attrito, dalla Bulgaria attraverso la Turchia si sarebbe diretta verso la Siria in concomitanza con la marcia verso Suez delle forze dell'Asse in Africa settentrionale.

Il 1941 è quindi caratterizzato e condizionato dalla decisione di Hitler di intervenire nelle Russia europea. Tutto il resto ne diventa corollario e si spiega solo attraverso questa decisione autonoma e celata del dittatore tedesco. Celata perfino ancora all'alleato il 2 giugno 1941 nel suo incontro con Mussolini al Brennero.

Questa, storicamente, appare come la reale e decisiva svolta della guerra, unita alla decisione di Washington della fine del 1940 di sostenere la Gran Bretagna. Decisione che costrinse l'Asse dalla supremazia ad un equilibrio che, per quanto potesse durare, era destinato progressivamente e fatalmente a sgretolarsi.

Non, quindi, come sempre è stato asserito, Alamein e Stalingrado dell'anno successivo: tracolli che costituiscono soltanto la conseguenza militare delle decisioni strategiche maturate nella seconda metà del 1940 e messe in atto nell'estate del 1941.

È in questa prospettiva, in questo assoluto condizionamento strategico provocato dal conflitto ad oriente che si debbono vedere i fatti bellici del 1941:

- l'esiguità dei rinforzi tedeschi in Africa settentrionale. Un concorso più di mentalità e di concezione operativa che di risolutivo peso decisionale e che determinò la vittoriosa ripresa offensiva italo-germanica soprattutto per la sguarnizione dello scacchiere egiziano da parte dei britannici, che intendevano vincere in Grecia prevenendovi l'intervento tedesco;
- l'Operazione "Marita" contro Grecia e Jugoslavia per garantirsi le spalle e tutelare la guerra ad oriente;
- la mancata occasione strategica in Medio Oriente (Irak e Siria nell'aprile) a scapito dei rinforzi a Rommel ed ai golpisti di Damasco e Bagdad.

Considerazioni conclusive

Il 1941, da quanto è stato premesso, risulta l'anno cruciale del conflitto in quanto contiene in sé le premesse, i germi che squilibreranno il campo dell'iniziativa — fino all'estate del 1941 rimasta saldamente nelle mani dell'Asse — anche se, palesemente, solo dall'anno successivo se ne potranno constatare gli effetti.

Esso segna per l'Asse la massima espansione delle conquiste territoriali, ma lo scatenamento della campagna di Russia fornisce a Churchill quell'alleato europeo che gli mancava dal giugno del 1940 con la sconfitta della Francia. Non solo, ma coinvolge gli Stati Uniti in maniera sempre più diretta: dalla dichiarazione del 30 dicembre 1940 sulla loro garante funzione di grande arsenale delle democrazie alla sanzione della legge "affitti e prestiti", dall'asserzione dell'inviato di Roosevelt a Churchill, Harry Hopkins: "il Presidente ha deciso che noi vinceremo la guerra", alla firma della "carta atlantica" nella tarda estate del 1941.

Se la statura di un uomo politico si misura dalla sua visione e dal suo acume nell'ambito della politica estera, il 1941 è anche l'anno che ridimensiona crudamente i miti di Mussolini e di Hitler, più ancora il secondo del primo che ne aveva semplicemente seguito la scia perché convinto che il successo gli fosse già arriso.

Il subordinare completamente la condotta, e quindi l'esito finale della guerra, all'attacco contro l'Unione Sovietica appare storicamente un errore esiziale, oltre che un'attestato psicologico dell'irrazionalità e dello egocentrismo di Hitler. Fattori che lo porteranno ad ignorare sistematicamente gli alleati italiano e giapponese, a non rivelare loro i suoi progetti, fino a paradossalmente consentire la firma del patto di neutralità russo-giapponese dell'aprile 1941, che sicuramente non avrebbe poi agevolato la sua aggressione all'Unione Sovietica, ed a tacciare di colpa l'Italia per il presunto ritardo che l'intervento in suo appoggio nei Balcani avrebbe determinato nel fallimento dell'Operazione "Barbarossa".

Il fatto è che Hitler, pur riconoscendo lucidamente l'importanza strategica del teatro del Mediterraneo ⁽²⁾ — l'unico che, ripeto, costituisce una vulnerabilità diretta per la Gran Bretagna — se ne disinteressò sostanzialmente, limitandosi ad interventi sporadici e di peso sufficienti soltanto ad impedire il collasso dell'Italia.

La distruzione del colosso sovietico sembra significare per il dittatore tedesco la finalizzazione di tutti i suoi sforzi e di ogni sua speranza: ma anche una ossessione obnubilante per le sue istintive ed indubbie capacità di valutazione politico-strategiche.

Alcune analisi sulla guerra dell'Asse nel Mediterraneo nel 1941 dimostrano al di fuori di ogni dubbio l'assoluta sottovalutazione di questo teatro rispetto all'esigenza prioritaria dell'"Operazione Oriente", altro assiomatico codice della guerra contro la Russia.

Hitler, nel dicembre 1940, opta per la prosecuzione della pianificazione "Marita" contro la Grecia — di attuazione prevista nella primavera del 1941 — confidando in una adesione, che si profilava allora possibile, della Jugoslavia all'Asse. Ma, a fine marzo, Belgrado — con una rivolta popolare — ripudia l'accordo dei suoi ministri filotedeschi scatenando la collera di Berlino ed, il 6 aprile, l'apertura su vasta scala delle ostilità nei Balcani. Per cui l'O.K.W. stabilisce una dilazione di 4-6 settimane per l'inizio di "Barbarossa", già fissata al 15 di maggio. Dilazione resa necessaria per recuperare le forze impegnate nell'operazione "Marita" (35 divisioni di fanteria e 16 corazzate) e destinate a costituire il quarto scaglione del dispositivo "Barbarossa" (riserva generale e completamento gruppo d'armate sud). Il primo e secondo scaglione essendo già in posto ed il terzo in afflusso, a fine marzo 1941.

(2) Vedasi in merito la lettera di Hitler a Mussolini del 21 giugno 1941 riportata in allegato.

A conclusione dell'Operazione "Marita" (fine aprile), a causa del tardo disgelo, i tempi di recupero delle divisioni corazzate si protraggono, così come si allargano quelli delle divisioni di fanteria — costrette a trasferimenti di 500 chilometri per via ordinaria — e dei trasporti ferroviari, questi ultimi per la rudimentalità e la scarsa potenzialità della rete delle comunicazioni.

Per cui la compromissione della fondamentale "tabella di marcia" di "Barbarossa" risulta dovuta non tanto all'esigenza di sostenere gli italiani nei Balcani, quanto alla irrimediabile esigenza degli stessi tedeschi di garantirsi le non più sicure spalle prima di concentrarsi ad est.

Ma le occasioni strategiche perse nel Mediterraneo continuano anche dopo la conclusione vittoriosa e rapida dell'Operazione "Marita" allorché Berlino rinuncia ad un colpo di mano in Medio Oriente, che poteva rivelarsi foriero di successo dopo la rivolta in Irak ed in Siria, laddove forze aviotrasportate tedesche — da una parte — e consistenti rinforzi a Rommel — dall'altra — avrebbero potuto capovolgervi radicalmente la situazione a favore dell'Asse. Ed invece i generali Auchinleck e Wilson, con pochissime unità, nel maggio ristabiliscono la situazione mentre ai confini europei dell'Unione Sovietica si vanno ammassando più di 100 divisioni tedesche, di cui 25 corazzate e 3 paracadutisti, e le altre unità d'élite germaniche (il corpo aviotrasportato Student) si stanno dissanguando a Creta.

E così, i successi dell'Asse in Cirenaica, nei Balcani e a Creta rimangono sterili.

Per contro, le vittorie in Siria, in Irak e nell'Africa orientale italiana consentono al comando britannico del Medio Oriente di concentrare le forze nel deserto occidentale e di creare i presupposti per la controffensiva che, a fine anno, risospingerà Rommel oltre Agedabia.

Il possesso del Mediterraneo orientale e del Medio Oriente consentirà inoltre alla Gran Bretagna — dopo l'invasione dell'Unione Sovietica — la possibilità di manovrare per linee interne: da una parte, verso il nuovo alleato russo, convogliandovi da sud il flusso degli aiuti logistici; dall'altra, attraverso il fascio operativo libico-egiziano, dirigendo lo sforzo più propriamente militare contro il nemico italo-tedesco.

È dunque la sottovalutazione del teatro del Mediterraneo — subordinata alla strategia di dominio terrestre di Hitler e dell'O.K.W., nella quale rientra l'attacco alla Russia — la cerniera attorno alla quale ruota

nel 1941 la porta che schiuderà il successo definitivo agli Alleati: successo che proprio dall'Africa, attraverso il Mediterraneo, prenderà le mosse. Dapprima con il monopolio strategico britannico del mare, che determinerà un continuo e progressivo aumento delle perdite dei convogli con la conseguente anemizzazione delle forze dell'Asse in Africa settentrionale. Successivamente, con l'impiego degli scacchieri mediterranei africani quali basi di approdo e di rilancio degli Alleati verso l'Europa meridionale.

* * *

In ultima analisi, il 1941 — nel suo ultimissimo scorcio — con l'entrata in lizza del Giappone vedrà *il conflitto, da europeo quale si era finallora contenuto, divenire mondiale.*

Ma vedrà anche, con l'estendersi dei territori occupati dall'Asse ed il regime di sfruttamento ed oppressione in essi instaurato, *nascere e divampare la guerra partigiana* quale forma di reazione e matrice di riscatto, di liberazione e di libertà dei popoli assoggettati. E, di qui, per l'Asse, l'esigenza di sempre maggiori forze di occupazione, a scapito dell'entità di quelle in linea che, disperse in teatri operativi sempre più estesi e soggette a perdite sempre più rilevanti, provocate sia dalla guerra e sia dalla guerriglia, incominceranno ad essere minate nello spirito e nell'efficienza bellica.

Ne scaturirà una spiralizzazione sempre più inasprita ed esasperata del comportamento di Hitler, che sfocerà nel siluramento di von Brauchitsch il 19 dicembre 1941 e nell'assunzione diretta del comando dell'Esercito da parte del dittatore.

* * *

Al termine delle conclusioni è opportuno trarre alcune considerazioni sulla guerra dell'Italia nel 1941: considerazioni in merito al teatro mediterraneo, nel quale il Paese è immerso e del quale fa parte integrante, e concernenti la nostra partecipazione alla Campagna di Russia, della cui genesi in questo convegno non si tratterà.

Nel *teatro strategico mediterraneo*, l'afflusso nel febbraio 1941 della 5^a divisione leggera e di un reggimento carri germanici sanziona il definitivo tramonto della guerra parallela italiana.

La progressiva e tenace riacquisizione del dominio del mare da parte britannica provoca lo scacco di Matapan — intervento sollecitato dal-

l'O.K.W. per contrastare i rifornimenti inglesi alla Grecia — e l'inasprirsi della guerra dei convogli. L'impero, che secondo la concezione strategica di Mussolini doveva essere attrezzato come base aeronavale per concorrere all'estromissione della Gran Bretagna dal Mediterraneo e dal Medio Oriente, precludendo la navigazione del Mar Rosso, è tagliato fuori, isolato e sottoposto alle reiterate e sempre più pesanti offensive britanniche, iniziate fin dal gennaio.

È gravemente pregiudicato lo stesso flusso di alimentazione in Africa settentrionale sia per la paralisi del traffico marittimo sia per le forze assorbite dagli scacchieri balcanici. In Grecia, tra il novembre 1940 e l'aprile 1941, vengono sbarcate infatti ben 21 divisioni, contro le sole "Ariete" e "Trento" in Africa settentrionale! Eppure la pressione dei greci ci impedì la costituzione di una riserva strategica precludendoci qualsiasi possibilità di manovra.

Nel secondo semestre del 1941 il potenziamento delle forze in Africa settentrionale è inversamente proporzionale alle perdite dei convogli: il 30% dei nostri contro lo 0% dei britannici nell'agosto; il 62% contro il 3% nel novembre. Ed intanto gli inglesi realizzano le condizioni per il successo nel Mediterraneo attraverso la limitazione dei rifornimenti italiani — con lo stanziamento di una squadra incrociatori a Malta — e l'incremento delle loro forze terrestri in Egitto e Medio Oriente, in attesa di ulteriori 4 divisioni in approntamento in Inghilterra e di quelle recuperabili dagli scacchieri somalo-etiopici, in via di completa acquisizione.

Si dimostra ancora una volta indubbio che il problema strategico del Mediterraneo poteva essere risolto solamente con l'utilizzazione dei porti tunisini — comunque sopportando successivi bracci di rifornimenti tattici e logistici terrestri di grande ampiezza — e la neutralizzazione di Malta.

Ed invece — secondo l'inestinguibile sete di onnipresenza di Mussolini — le nostre forze ed i nostri mezzi venivano dirottati, non richiesti, verso il teatro dell'Europa orientale per partecipare alla *campagna di Russia*.

Nel luglio infatti, al comando del generale Messe, partirà per il fronte orientale il Corpo di Spedizione Italiano in Russia (C.S.I.R.) con 60.000 uomini, articolato nelle Divisioni autotrasportabili "Torino" e "Pasubio" e nella 3^a Divisione celere "Principe Amedeo Duca d'Aosta", grandi unità le cui qualifiche risultano semplici potenzialità attribuite agli uomini, essendo ingiustificate rispetto all'entità quantitativa e qualitativa dei mezzi atti a trasportarli. Eppure il C.S.I.R., inquadrato nel gruppo di armate

sud con obiettivo di primo tempo Kiev, si batterà bene e a fine anno concorrerà all'acquisizione del bacino carbonifero-industriale del Donetz.

Si è asserito che il nostro concorso non fu richiesto dai tedeschi. Ed è vero. Il documento allegato ne fa fede, dimostrando in Hitler una visione strategica più corretta di quella dello stesso Mussolini. Quest'ultimo, d'altronde, che per vent'anni aveva sbandierato il vessillo antibolscevico facendone il perno della sua politica e del consenso conseguitone, non poteva storicamente ed ideologicamente esimersi dal rappresentare l'Italia al fronte russo. Per gli stessi motivi lo fece lo stesso capo della Spagna, Francisco Franco, pur senza dichiarare guerra all'Unione Sovietica, inviandovi una divisione "volontaria", molto agguerrita ma che di volontario aveva soltanto il *camouflage* del nome.

Diciamo, quindi, che Mussolini agì coerentemente, almeno in questo caso. Se c'è obiezione da muovere è sull'entità delle forze italiane avviate in Russia, dove sarebbe apparsa sufficiente — tenuto conto sia delle nostre ingenti, pressanti e contemporanee esigenze operative negli scacchieri africani, sia della mancata richiesta tedesca — una presenza simbolica già ampiamente coperta dal C.S.I.R..

L'errore verrà poi, l'anno successivo, con l'avvio di altre 9 divisioni e la costituzione dell'8^a Armata in Russia, quadruplicando gli effettivi del C.S.I.R., ad ulteriore dimostrazione di insipienza strategica e di incorreggibile e perenne ricorso alla concezione della "quantità" a scapito della "qualità".

Allegato

MESSAGGIO DI HITLER A MUSSOLINI

22 giugno XIX, ore 05,35.

ADOLFO HITLER

Berlino, 21 giugno 1941.

Duce,

Vi scrivo questa lettera nel momento in cui preoccupanti meditazioni che hanno durato dei mesi ⁽¹⁾ ed una interminabile, logorante attesa trovano la loro fine nella più grave decisione della mia vita. Io credo che dopo aver considerato il quadro della più recente situazione russa e dopo aver esaminato numerosi altri rapporti, non potrei assumermi la responsabilità di una

(1) Si ricordi che l'incontro Hitler-Molotov a Berlino avvenne nel novembre precedente.

ulteriore aspettativa, e credo anzitutto che non vi sia altra via per allontanare questo pericolo al di fuori di una ulteriore attesa che però condurrebbe alla rovina al più tardi in questo anno o nel prossimo.

La situazione: l'Inghilterra ha perduto questa guerra. Col diritto di colui che affoga, essa si afferra ad ogni pagliuzza che possa servirle come ancora di salvezza, tuttavia, naturalmente, alcune speranze non mancano di una certa logica. L'Inghilterra ha sinora condotto le sue guerre con l'aiuto del continente. La distruzione della Francia — e soprattutto l'eliminazione di tutte le posizioni della Europa occidentale — conducono gli sguardi dei bellicisti britannici sempre nuovamente verso il punto dal quale essi avevano cercato di iniziare la guerra: la Russia sovietica.

Entrambi gli Stati, la Russia sovietica e l'Inghilterra, sono egualmente interessati al collasso dell'Europa, resa impotente da una lunga guerra; dietro questi due Stati sta in agguato e sobillatrice l'Unione nordamericana.

Dalla liquidazione della Polonia in poi si mostra nella Russia sovietica una conseguente tendenza che — anche se con abilità e cautela — si riporta tuttavia direttamente alla vecchia tendenza bolscevica della diffusione del regime sovietico. Il prolungamento della guerra, necessario a tale scopo, dovrebbe raggiungersi tenendo impegnate le forze tedesche ad oriente, in modo da impedire al comando tedesco di assumersi la responsabilità, specie nel campo della guerra aerea, di un attacco in grande stile ad occidente. Io vi ho, Duce, anche recentemente detto come proprio l'esperimento ben riuscito di Creta abbia dimostrato come per una impresa tanto maggiore quale sarebbe quella contro l'Inghilterra sarebbe necessario impegnare perfino l'ultimo aeroplano.

In questa lotta decisiva può accadere che alla fine si vinca solo col vantaggio di poche squadriglie. Io non esiterò neppure un istante ad assumere tale responsabilità, se a prescindere da qualsiasi altra considerazione io avrò la certezza di non essere improvvisamente attaccato o anche soltanto minacciato da oriente. Lo spiegamento delle forze russe — ho fatto sottoporre dal generale Jodl⁽²⁾ a questo vostro addetto militare generale Marras⁽³⁾ l'ultima situazione — è enorme. Si può dire che tutte le forze russe disponibili si trovano alla nostra frontiera. Oltre a ciò, dall'inizio della stagione calda, si lavora a numerose fortificazioni. Se le circostanze mi inducessero a impegnare l'arma aerea tedesca contro l'Inghilterra, potrebbe sorgere il pericolo che la Russia dal canto suo iniziasse ricatti al nord e al sud, ricatti di fronte ai quali io dovrei cedere senz'altro in silenzio per la sensazione della inferiorità aerea.

Soprattutto mi sarebbe allora impossibile di iniziare l'attacco contro le fortificazioni russe con le divisioni che si trovano in oriente senza una suffi-

(2) Generale Jodl, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito tedesco.

(3) Generale Efisio Marras, addetto militare a Berlino.

ciente protezione dell'arma aerea. Ora, se non voglio espormi a questo pericolo bisogna che trascorra tutto l'anno 1941 senza che si verifichi alcun cambiamento nella situazione generale. Ma d'altra parte l'Inghilterra non sarà pronta alla pace perché ripone sempre qualche speranza nel socio russo, Questa speranza andrà vieppiù rafforzandosi col progredire dell'approntamento dell'esercito russo. Oltre a ciò per l'anno 1942 sta la sperata fornitura in massa di materiale da guerra da parte dell'America.

A parte queste considerazioni, Duce, non possiamo nemmeno esser certi che noi avremo questo tempo a nostra disposizione, perché con un ammassamento così gigantesco di forze da entrambe le parti — sono stato obbligato ora anche da parte mia di riversare sempre più numerose forze corazzate al confine orientale, come pure di mettere in stato d'allarme la Finlandia e la Romania — vi è la possibilità che in qualsiasi momento i fucili sparino da soli. Ma una ritirata da parte mia avrebbe come conseguenza per noi una grave perdita di prestigio. Ciò sarebbe soprattutto spiacevole per le sue possibili ripercussioni sul Giappone. Per ciò dopo una lunghissima meditazione sono venuto nella determinazione di strappare il nodo scorsoio prima che esso venga serrato. In questo modo io credo, Duce, che rendo quest'anno alla nostra comune condotta di guerra il più grande servizio possibile.

Il mio giudizio d'assieme è ora difatti il seguente:

1°) Della Francia, ora come prima, ci si può fidare poco. Non esiste una sicura garanzia che il Nord Africa non diventi all'improvviso dissidente.

2°) Per quanto riguarda le Vostre colonie, Duce, il Nord Africa di per sé è sottratto a qualsiasi pericolo fino all'autunno. Considero che gli inglesi con il loro ultimo attacco volevano liberare Tobruk dall'assedio. Non credo che in un tempo prossimo possano essere in condizioni di ripetere questo tentativo.⁽⁴⁾

3°) La Spagna è paurosa e prenderà partito — temo purtroppo — soltanto quando la guerra sarà decisa.

4°) In Siria alla lunga la resistenza francese potrà, con o senza il nostro aiuto, difficilmente durare.

5°) Prima dell'autunno non può assolutamente prendersi in considerazione la possibilità di un attacco sull'Egitto. Ritengo però necessario, in vista della situazione generale, di pensare a costituire nella stessa Tripoli una massa di truppe di manovra da impiegare, se necessario, anche verso l'ovest. E beninteso, Duce, che su questi propositi deve essere mantenuto il più assoluto segreto, perché altrimenti non possiamo attenderci che la Francia continui a dare il suo consenso al trasporto di armi e munizioni attraverso i suoi porti.

(4) L'attacco inglese, tentato fra il 15 e il 18 giugno, era stato respinto con notevoli perdite. Gli inglesi tornarono all'offensiva con forze maggiori nel novembre.

6°) È indifferente che l'America entri o meno in guerra, poiché essa già aiuta il nostro nemico con tutte le forze che è in grado di mobilitare.

7°) La situazione nella stessa Inghilterra è cattiva: gli approvvigionamenti di generi alimentari e di materie prime sono sempre più difficili, la volontà bellicista si basa in sostanza unicamente su speranze. Tali speranze si fondano esclusivamente su due presupposti: Russia e America. Noi non abbiamo modo di mettere da parte l'America. Eliminare la Russia entra invece nelle nostre possibilità. L'eliminazione della Russia significa nello stesso tempo un enorme alleggerimento del Giappone nell'estremo oriente e con ciò la possibilità che il procedere degli americani venga più fortemente minacciato da un intervento giapponese.

Mi sono deciso, come ho detto, sotto tali condizioni a porre fine all'ipocrita gioco del Cremlino. Presumo, e cioè sono convinto, che a tale guerra, che libererà l'Europa per l'avvenire anche da un grande pericolo, prenderà parte senz'altro la Finlandia e così pure la Romania ⁽⁵⁾.

Il generale Marras ha comunicato che Voi, Duce, metterete pure a disposizione almeno un corpo di spedizione ⁽⁶⁾. Se tale è la Vostra intenzione, Duce, — che io accolgo naturalmente col cuore colmo di gratitudine — vi sarà abbastanza tempo per poterla realizzare, dato che in un teatro di guerra tanto vasto l'avanzata non potrà avvenire dappertutto contemporaneamente. L'aiuto decisivo, Duce, lo potrete però sempre fornire col rafforzare le Vostre forze nell'Africa settentrionale, possibilmente anche volgendo lo sguardo da Tripoli verso l'Occidente, col costituire un contingente per ora sia pure piccolo, che in caso di violazione dei trattati da parte francese possa marciare in Francia. Ed infine con l'intensificare la guerra aerea, e dove, sia possibile, quella dei sottomarini nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda la sicurezza dei territori occidentali, dalla Norvegia fino alla Francia inclusa, noi siamo sufficientemente forti per poter far fronte ad ogni eventualità con fulminea rapidità. Per quanto riguarda la guerra aerea contro l'Inghilterra, ci terremo per qualche tempo sulla difensiva. Ciò naturalmente non vuol dire che non saremo in grado, se necessario, di fronteggiare gli attacchi inglesi contro la Germania, ma anzi al contrario noi saremo in grado, se necessario, di continuare, come abbiamo fatto finora, violenti bombardamenti sul territorio metropolitano britannico. Anche la nostra difesa con apparecchi da caccia sarà sufficiente. Essa consiste nelle migliori squadriglie che noi possediamo.

Per quanto riguarda la guerra in oriente, Duce, essa sarà sicuramente dura ma io non dubito un istante del suo pieno successo. Io spero soprattutto

(5) La Romania entrò in guerra il 22 giugno, la Finlandia il 26.

(6) Il Corpo di Spedizione Italiano in Russia (C.S.I.R.) si compose inizialmente delle divisioni «Torino», «Pasubio» e «Duca d'Aosta», al comando del generale Giovanni Messe.

che ci sarà così possibile assicurarci in Ucraina per lungo tempo una base comune di approvvigionamenti atta a procurarci quei rifornimenti di cui in avvenire potremo forse aver bisogno. Debbo però qui aggiungere che — per quanto si può fin d'ora prevedere — il raccolto tedesco di quest'anno promette di essere assai buono. È possibile che la Russia tenti di distruggere i campi petroliferi romeni. Vi abbiamo però preparato una difesa che io credo sarà in grado di affrontare ogni eventualità. Del resto sarà compito del nostro esercito di allontanare tale minaccia quanto più rapidamente possibile.

Se io, Duce, Vi invio la presente comunicazione solo in questo momento è perchè la decisione definitiva è avvenuta solo oggi alle 7 di sera⁽⁷⁾. Vi prego caldamente quindi soprattutto di non fare alcuna comunicazione al Vostro ambasciatore a Mosca perché non si ha assoluta certezza che i nostri rapporti cifrati non vengano decrittati. Anch'io faccio soltanto comunicare all'ultimo momento al mio proprio ambasciatore le decisioni prese.

Il materiale, che io mi propongo di pubblicare a poco a poco, è così abbondante che il mondo — in quanto non appartenga a quella parte che è nostra avversaria per principio e per la quale *a priori* ogni argomento è vano — avrà la possibilità di meravigliarsi più della nostra pazienza che della nostra decisione.

Ora, qualunque cosa possa avvenire, Duce, la nostra situazione con questo passo non diverrà peggiore ma potrà soltanto migliorare: anche se alla fine di quest'anno dovessi trovarmi costretto a lasciare in Russia 60 o 70 divisioni, queste rappresenteranno soltanto una parte delle forze che ora tengo permanentemente impegnate sul fronte orientale. Se l'Inghilterra tuttavia non dovesse essere in alcun modo ammaestrata da questa dura realtà, allora, con le spalle libere, potremo dedicarci con forze accresciute alla liquidazione di questo avversario.

Posso prometterVi, Duce, che tutto quanto sarà nelle possibilità di noi Tedeschi, verrà fatto. Vi prego di fare comunicare a me direttamente oppure di far concordare a mezzo dei vostri uffici militari col mio Comando Supremo tutti i desiderata, i suggerimenti e gli aiuti che Voi, Duce, vorrete farmi pervenire nella presente circostanza.

Concludendo, io posso dirVi ancora una cosa, Duce. Da quando ho preso questa decisione sento il mio spirito nuovamente libero. Nonostante tutta la sincerità degli sforzi da me compiuti per ottenere una distensione finale, mi è stato tuttavia spesso molto gravoso marciare a fianco della Russia, perché in un certo senso mi è sempre sembrato di rinnegare tutto il mio passato, le mie idee e i miei precedenti impegni.

Sono felice di essermi adesso liberato da questo tormento.

Con cordiali e camerateschi saluti, il Vostro

ADOLF HITLER

(7) L'attacco alla Russia era stato preannunciato da Ribbentrop a Ciano durante un incontro avvenuto a Venezia il 15 giugno.

IL 1941 IN AFRICA ORIENTALE

ALBERTO ROVIGHI

Gli avvenimenti in Africa Orientale Italiana ⁽¹⁾ non si possono vedere articolati per anno solare, ma piuttosto in funzione degli intervalli fra le grandi piogge, che sull'altopiano etiopico si verificano nel periodo estivo da giugno a settembre con massimo ad agosto (*All. n. 2*). Ricordo come le operazioni per la conquista italiana dell'Etiopia furono condotte dall'ottobre 1935 al maggio 1936.

La guerra nel 1941 in A.O.I. è, quindi, il risultato di decisioni ed attività dell'anno precedente a cui occorre rifarsi e che dobbiamo rapidamente ricordare. L'ingresso dell'Italia nel conflitto era stato accolto con scarso entusiasmo — anzi con disapprovazione — nell'intero ambiente civile e militare dell'Impero, nel quale erano diffusi i timori per la coscienza di un sicuro isolamento dalla Madre Patria e di probabili crisi del nostro controllo politico ed economico qualora la guerra non avesse avuto termine con un successo entro breve tempo. Il Comando Superiore era preoccupato per le vistose deficienze di mezzi — particolarmente in armi contraeree e controcarri — e soprattutto per l'insufficiente autonomia del sistema logistico. A suo tempo il livello delle scorte era stato fissato in un anno, ma esso non era mai stato conseguito per insufficienti stanziamenti. Particolarmente precaria la situazione relativa agli automezzi, ai carburanti, gomme e parti di ricambio, con le conseguenti preoccupazioni nei riguardi delle possibilità di manovra nel vasto territorio, (grande quasi sei volte l'Italia, ed eventualmente in quelli finitimi), e dei consumi sulle difficili vie di comunicazione dell'Impero.

(1) Cronologia essenziale in *Allegato n. 1* e cartina annessa.

La guerra iniziata il 10 giugno 1940 aveva visto un momento di "relativa" nostra superiorità sui possibili avversari (*All. n. 3*). Si trattava infatti di una superiorità di forze prevalentemente indigene⁽²⁾ e tutte con armi e mezzi non idonei a sostenere un confronto con avversari modernamente armati. Le unità più efficienti erano state dislocate nell'Hararino e nel Bassopiano somalo settentrionale, in vista delle operazioni offensive previste nei piani, contro la Somalia francese e quella britannica, considerate le più dirette e probabili basi di offensive avversarie verso il cuore dell'Impero. Le disposizioni emanate dallo Stato Maggiore Generale prevedevano infatti, come è noto, un atteggiamento difensivo su tutti i fronti. In Africa orientale si doveva considerare prioritaria l'esigenza, più volte sottolineata dal maresciallo Badoglio, di mantenere il controllo del territorio anche in vista del probabile intensificarsi della guerriglia interna.

Nella situazione quale si presentava il 10 giugno, di un imminente collasso francese e della convenienza di evitare un confronto con le prevalenti forze avversarie terrestri ed aeromarittime nel Mediterraneo ed in Africa, veniva ulteriormente ribadita la priorità del controllo del territorio e sospesa ogni azione offensiva. Nella notte sul 10 veniva anche disposto che non fossero eseguite neppure le azioni marittime ed aeree che, secondo i piani, avrebbero dovuto essere attuate immediatamente all'inizio delle ostilità per prevenire quelle avversarie ed esercitare quella funzione strategica d'intervento sulle vie di comunicazioni avversarie nel Mar Rosso e l'Oceano Indiano, consentite dalle nostre basi. Successivamente si verificava un tempo di attesa in vista di una chiarificazione della situazione a Gibuti, dove il Comandante delle forze francesi non accettava le condizioni armistiziali e minacciava di passare al campo "gaullista", fino a che egli non fu sostituito.

Nel frattempo, nel luglio, venivano eseguite azioni offensive locali ai confini sudanese e keniota; il 4 luglio veniva occupata Cassala. Intanto, però, si era entrati nella stagione delle grandi piogge che precludevano qualsiasi consistente operazione sull'Altopiano etiopico⁽³⁾.

In quei giorni era stata considerata anche la possibilità di operazioni sul fronte eritreo intese ad avanzare su Atbara, sulla ferrovia Porto Sudan-Khartum precludendo così l'alimentazione britannica dalle forze in tutto l'Alto Sudan. Ma a questa iniziativa si era rinunciato sia per la stagione, sia perché l'impiego di forze efficienti allora nell'Hararino avrebbe richiesto

(2) Notizie su organizzazione, comandanti ed unità in *Allegato n. 4*.

(3) Il giorno successivo alla occupazione di Cassala intensissime precipitazioni rendevano impossibile ogni movimento nell'area.

un tempo di circa 30 giorni di traslazione, sia, e soprattutto, in quanto una profonda penetrazione in territorio sudanese avrebbe imposto una onerosa alimentazione. L'impresa, ritenuta possibile sul piano operativo contro forze britanniche ancora inferiori, fu quindi abbandonata essenzialmente per difficoltà logistiche. Si preferì impiegare le forze già dislocate nello Scacchiere Est per occupare il Somaliland britannico nelle operazioni condotte dal 3 al 19 agosto; ciò tanto più che, nella regione, le piogge monsoniche di N.E. si verificano nel settembre-novembre, anziché nell'estate come sull'Altipiano.

L'operazione risulterà più onerosa del previsto per le insufficienti informazioni sulla consistenza e dislocazione delle difese avversarie e per la scarsa efficacia dell'appoggio di artiglieria ed aviazione. Soprattutto, mentre rappresentò una operazione complessa di forze, che penetrarono in profondità avanzando in terreni difficili, secondo il suo comandante, generale Nasi, addusse a forte logorio di mezzi ed ingenti consumi di carburanti e gomme che si protrassero per l'alimentazione delle unità che rimasero poi a presidiare Zeila e Berbera.

In conclusione, le offensive condotte alla periferia dell'Impero nell'estate 1940 risposero a concetti che si possono definire essenzialmente "difensivi":

- far vedere alla opinione pubblica italiana ed estera che si sapeva agire ed ottenere successi;
- occupare possibili basi di partenza di offensive avversarie, quando fossero affluite importanti forze del possente Impero britannico, fino a che si godeva di una temporanea superiorità;
- incidere sul morale della ribellione etiopica scoraggiando la guerriglia, obiettivo che risultò in effetti raggiunto sia perché questa era in una fase di organizzazione sia per le prospettive di imminenti successi italo-tedeschi in Europa.

Il risultato, peraltro, fu di confermare la tendenza ad una "difesa periferica" e ad affrontare le future offensive avversarie nei bassopiani.

L'atteggiamento strettamente difensivo veniva confermato nel settembre 1940 dopo uno scambio di comunicazioni fra Addis Abeba e Roma circa l'assai difficile situazione logistica per deficienza di carburanti e gomme per gli automezzi, nonché per le notizie di un sensibile aumento delle forze avversarie con una buona disponibilità di mezzi moderni (*All. n. 5*). A questi noi non potevamo contrapporre né mezzi controcarri e contraerei efficaci, né artiglierie moderne, né aerei idonei, ma solo molte truppe male armate, costituenti nel particolare teatro solo un peso logistico, piuttosto che un vantaggio.

Di fronte ad un andamento infelice della guerra, sia da parte della Germania che non l'aveva potuta concludere con la sconfitta britannica, sia da parte italiana per le disfatte in Africa settentrionale, in Grecia, a Taranto, a Capo Matapan, la consegna del Comando Supremo, di Badoglio prima e di Mussolini poi, era quella di "durare" il più possibile nella certezza di una vittoria decisiva in Europa, cui la resistenza in Africa poteva dare un concorso.

Ma questa possibilità di resistenza non poteva che avere dei limiti ben definiti. In primo luogo, per l'impossibilità di condurla oltre l'autonomia conferita dalle scorte e dai limitatissimi afflussi per via aerea: afflussi da ricordare come operazioni di elevato interesse aviatorio per i lunghi voli su territori avversari senza ausilio di stazioni a terra. Considerando il periodo delle piogge proibitivo per grandi operazioni, la resistenza avrebbe potuto essere protratta solo fino all'autunno 1941.

In secondo luogo, la situazione politica nell'interno della vastissima regione conquistata da appena quattro anni non poteva dirsi consolidata. Essa, da una parte, impegnava notevoli aliquote di forze per la sicurezza interna, sia dei grandi centri con numerosa popolazione civile italiana sia delle maggiori comunicazioni, e rendeva quindi più deboli le possibilità difensive in corrispondenza dei confini; d'altra parte essa era suscettibile di un gravissimo rapido peggioramento nel caso di qualche sconfitta subita nei confronti del nemico britannico. Come venne definito allora, il nostro controllo della regione era come un edificio, la cui caduta di un pilastro avrebbe portato al crollo dell'intera costruzione. Era comunque opinione che fosse prioritario il controllo del fronte interno mentre, date le difficoltà naturali, le forze britanniche avrebbero potuto essere contenute con opportune manovre ritardatrici e resistenze su posizioni forti.

In relazione alle caratteristiche del nostro armamento, infatti, era evidente che sarebbe stato necessario ripiegare tempestivamente sulle aspre posizioni dell'altopiano etiopico interponendo spazio dinnanzi alle offensive avversarie ed organizzarne la difesa negando loro la possibilità di ricorso alla superiorità dei propri mezzi. Ma un ripiegamento preventivo non venne ritenuto possibile sia a Roma che ad Addis Abeba per evidenti ragioni di prestigio, nonché per le temute ripercussioni sia sulle popolazioni sia sulle nostre truppe prevalentemente indigene.

Questa situazione abbastanza favorevole continuava ancora negli ultimi mesi del 1940, quando i britannici, fatte affluire nuove forze, eseguivano operazioni che possiamo definire "di assaggio": a Monte Sciusceib nel settore di Cassala (3-11 novembre), a Gallabat sul fronte sudanese (6-7 novembre) ad El Uach sul fronte somalo (15 dicembre).

Di particolare rilievo il nostro successo difensivo a Gallabat, conseguito contro forze abbastanza rilevanti con un buon concorso dell'Aeronautica, che venne a costituire un altro fattore di deterrenza per le forze interne della guerriglia. Esso, peraltro, sottolineava — per gli inglesi — l'esigenza di forze più consistenti e di un forte concorso aereo, che saranno disposti dal Comando britannico del Cairo.

Ad El Uach, invece, una rapida inavvertita concentrazione di forze mobili sudafricane aveva rapidamente ragione del nostro presidio. Pur trattandosi di un episodio minore, esso provocò irritazione a Roma e ad Addis Abeba, che seppero dell'accaduto da radio e giornali avversari mentre Mogadiscio ne poté avere e dare notizia solo dopo vari giorni, quando alcuni uomini sfuggiti alla cattura giunsero ad altri presidî dopo lunghe marce nella boscaglia. Ma, soprattutto, esso sottolineò la difficoltà di contrapporsi nel Bassopiano a forze moderne moto-meccanizzate in una situazione di grave inferiorità aerea. D'altra parte proposte di ritirarsi da Chisimaio ed abbandonare l'Oltregiuba erano state contrastate dalla Marina, che aveva chiesto l'intervento di Mussolini perché fosse mantenuto il possesso dell'unico porto di qualche valore con accesso all'Oceano Indiano. L'analisi della situazione su questo fronte fu senza dubbio alla base delle note proposte (di cui abbiamo avuto testimonianza orale da presenti alla cena di lavoro) del generale Pesenti al viceré Amedeo duca d'Aosta, di salvare l'Impero passando dalla parte inglese, come aveva fatto De Gaulle, e di riprendere la tradizionale politica di amicizia italo-britannica. Ma il Viceré si sarebbe detto contrario ad iniziative in tal senso sia perché non approvate dalla sua natura di soldato e di comandante sia perché avrebbero probabilmente innescato una lotta a carattere dinastico, quale quella interminabile che aveva contrapposto in Spagna isabelini e carlisti. Il generale comandante del Fronte Sud fu segnalato a Roma come inefficiente organizzatore richiedendone il rimpatrio.

Intanto, verso la fine del 1940, dopo gli avvenimenti in Albania e nel Nord Africa e la defenestrazione di Badoglio, il Comando Supremo aveva praticamente rinunciato ad esercitare qualsiasi azione direttiva sul Comando Superiore delle Forze in A.O.I.; ma questo, il 24 dicembre 1940, confermava gli ordini per una difesa "periferica" sulle posizioni sul ed oltre il confine dove, come annotato anche dal generale Pizzorno, Capo di Stato Maggiore dello Scacchiere Nord e nel dopoguerra Capo di S.M. dell'Esercito, si sarebbero fatti sentire tutti i motivi della nostra inferiorità. Esso confidava di poter eventualmente condurre manovre ritardatrici là dove pressati dall'avversario, ed in tal caso ripiegare su "ridotti" costi-

tuiti in ogni scacchiere ed al centro dell'altipiano, cioè attorno ai centri maggiori ed alla capitale. In tale spirito esso tenderà successivamente a negare o procrastinare tutte le decisioni che via via si verranno imponendo come necessarie; e la resistenza sarà condotta in condizioni sempre più precarie, su posizioni spesso affrettatamente organizzate, senza poter conferire loro i voluti caratteri di reazioni manovrate quali sarebbero state necessarie da parte di unità indigene più idonee a combattimenti offensivi piuttosto che a ferme resistenze.

Verso la fine del gennaio 1941 i britannici erano pronti per sferrare le loro offensive dal Sudan verso l'Eritrea, cioè verso la nostra vecchia colonia, base della nostra presenza in A.O.I., ed in grado di esercitare azioni nel Mar Rosso, nonché verso il Goggiam ed il cuore dell'Etiopia, unendo le proprie forze a quelle della guerriglia nello Scioa e nel Beghemeder. Ai primi di febbraio sono pronti ad operare dal Kenia verso la Somalia, l'Hararino, il Galla e Sidama. Operazioni a mare sono previste per la rioccupazione del Somaliland. Le nostre valutazioni fanno ascendere ora le forze avversarie a circa 268.000 uomini. Tuttavia sono ancora sottovalutate le loro possibilità manovriere, conferite da un grado elevato di motorizzazione e meccanizzazione. Di più, rapidamente l'aviazione inglese consegue una schiacciante superiorità aerea con bombardamenti dei nostri campi e con l'impiego di caccia più veloci e meglio armati (*All. n. 6*).

Nello Scacchiere Nord vengono dati con ritardo ordini per un ripiegamento su posizioni forti più arretrate; ma, mentre nel Goggiam le nostre forze conducono con successo la loro manovra in ritirata sul Gondarino, in quello eritreo le unità eseguono i loro movimenti da Cassala su Cherù-Aicotà e poi su Agordàt-Barentù in difficili condizioni. La resistenza su queste ultime posizioni, che dovrebbe essere ad oltranza, è condotta su posizioni aggirabili e, pur combattendo bene, il 31 gennaio 1941 le nostre unità superstiti devono ripiegare su Cheren ed imbastire frettolosamente una resistenza in una località di cui era stata considerata solo l'eventuale difesa da minacce provenienti dal Nord.

La situazione in Eritrea appare ormai disperata; ma, con forze appena in tempo sopraggiunte, viene organizzata una difesa sulle dorsali montane ad ovest di Cheren. Su questo terreno più idoneo all'impiego delle nostre unità, reparti nazionali della Divisione Granatieri di Savoia e brigate indigene di vecchia costituzione daranno luogo ad una delle più accanite battaglie della guerra, ricordata come quelle di El Alamein e di Stalingrado. Con la perdita di circa 3.000 nazionali e 9.000 indigeni deceduti, e quasi il doppio di feriti, la resistenza sarà protratta fino al 27

marzo, contro offensive condotte in tre tempi successivi, con combattimenti assai accaniti. I Britannici saranno ad un passo dall'abbandono dei loro tentativi, in vista di far affluire parte delle loro forze nel Nord Africa. Ma il 2 febbraio ha avuto inizio anche l'offensiva delle unità sudafricane dal Kenia. Entro il mese di febbraio: l'Oltregiuba è superato e così il porto di Chisimaio, la difesa sul Giuba è battuta e Mogadiscio viene occupata il 26. Le unità somale disertano, quelle nazionali superstiti ripiegano sul Galla e Sidama o verso l'Harar, regione sulla quale ripiegano anche le forze nel Somaliland.

La difesa ulteriore in profondità sul Passo Marda, tra Giggiga ed Harar, nei giorni dal 17 al 21 marzo veniva superata anche per la diserzione di alcuni reparti indigeni. In condizioni difficilissime venivano eseguiti ulteriori ripiegamenti sulla linea del fiume Auasc da parte dei nazionali e da ormai ridottissime unità indigene.

Il Comando Superiore, non ritenendo possibili ulteriori resistenze a difesa di Addis Abeba, disponeva che fossero presi contatti con l'avversario per la resa della capitale ai Britannici in vista della tutela della numerosa popolazione italiana ivi residente (circa 30-35 mila persone, in prevalenza donne e bambini); il 6 aprile unità britanniche entravano in Addis Abeba mentre in tutte le regioni si scatenavano gli interventi della guerriglia etiopica contro nostri presidi e colonne in movimento.

Così, nel corso del febbraio-marzo si erano verificati attacchi dall'esterno e dall'interno in tutti gli Scacchieri; in tutti l'impegno delle forze locali aveva impedito qualsiasi manovra delle forze con l'eccezione dell'afflusso di qualche rinforzo a Cheren. Soprattutto erano venute a mancare le possibilità di intervento della aviazione, in buona parte costituite dai vecchi e lenti Caproni 133 e ridotta a poche decine di unità. A fine marzo le resistenze al Nord ed al Sud erano arrivate rapidamente ad una crisi finale: nel Nord, il 1 aprile era occupata Asmara; l'8 aprile, dopo una tenace ma vana resistenza, il porto di Massaua; il 6 aprile come si è detto, Addis Abeba.

Il Comando Superiore delle forze in A.O.I. decideva di proseguire la resistenza articolandola in tre settori:

- due da considerare periferici: l'uno occidentale nel Goggiam, attorno alla piazza di Gondar; l'altro sud-occidentale costituito dalla regione del Galla-Sidama, denominato anche del Gimma;
- il terzo a cavallo della via che da Addis Abeba conduce a Massaua, rendendo onerosa l'alimentazione delle forze britanniche, facente capo, in

buona parte, ancora a Mogadiscio. Veniva prevista una resistenza sull'Amba Alagi, fronte a nord, ed a sud di Dessié, in corrispondenza del bivio di Combolcià, che copre la strada per Assab.

Ma la battaglia sostenuta in quest'ultimo settore dal 19 al 26 aprile volgeva al peggio e le forze agli ordini del Viceré si riducevano sull'acrocorno montano dell'Amba Alagi dove resistevano fino al 17 maggio in difficilissime condizioni. In questa data la resa con l'onore delle armi del Duca Amedeo d'Aosta e dei suoi uomini significa per l'Italia ed il mondo la fine del dominio italiano in quell'impero dell'Africa appena conquistato nel 1936. Ciò, anche se la resistenza nelle due regioni periferiche continuerà: nel Gimma fino al 4 luglio 1941 dopo una serie di combattimenti accaniti, ripiegamenti fortunosi, perdite dolorose, particolarmente nelle zone di Uadarà, Monte Fiché, guadi del Fiume Omo; nel Gondarino, dopo episodi di grande valore quali le protratte resistenze dei presidi di Celgà, Uolchelit, Culquaber-Fercaber. Esaurite tutte le risorse e cessato da lungo tempo ogni supporto aereo, l'ultimo presidio italiano era costretto alla resa il 27 novembre 1941. Si trattava di 11.500 nazionali e 12.000 indigeni che, soprattutto eritrei, erano rimasti fedeli alla bandiera fino all'estremo.

In verità, dopo la perdita dell'Eritrea, la resistenza ha avuto soprattutto il significato di mantenere impegnate cospicue forze britanniche che il Comando del Cairo avrebbe voluto recuperare al più presto per le esigenze della guerra nel Nord Africa, e di assicurare la nostra presenza in quelle contrade il più a lungo possibile. Ma era venuta a cessare ogni possibilità di nostra minaccia al traffico marittimo avversario nel Mar Rosso ed ogni funzione strategica della nostra presenza in Africa Orientale, anche per l'esiguità delle nostre forze navali ed aeree.

Distrutte le installazioni e danneggiato il porto di Massaua le nostre navi avevano tentato difficili fughe, riuscite solo in alcuni casi, o si erano sacrificate in impossibili azioni offensive.

In data 11 aprile gli Stati Uniti avevano dichiarato il Mar Rosso accessibile al proprio naviglio mercantile diretto all'Egitto.

Considerando: l'andamento degli avvenimenti in Europa e nel mondo; la mancata conclusione della guerra nel corso del 1940; che la resistenza ulteriore in A.O.I. non avrebbe potuto essere sicuramente protratta oltre l'autunno 1941, la perdita dell'Impero non può considerarsi influente sull'esito del conflitto. Il confronto, allora, era in Europa; e, per noi, nel Mediterraneo. La resistenza colà non ha goduto di supporto esterno, essa ha — semmai — fornito qualche apporto alla nostra guerra sostenuta in

altre fronti. È vero, però, che la Gran Bretagna aveva potuto conseguire il successo decisivo entro il maggio 1941 e cioè concludere le maggiori operazioni, iniziate nel gennaio, prima dell'inizio delle grandi piogge estive; la manovra difensiva italiana aveva fallito nel suo obiettivo di respingere quella avversaria fino all'autunno.

L'andamento della Campagna confermava l'inferiore capacità operativa delle unità italiane, già emersa su altre fronti, aggravata in questo caso dalla vastità del teatro operativo nel quale la possibilità di manovra erano strettamente legate alla superiorità aerea e dei trasporti automobilistici. Nel particolare ambiente i grossi quantitativi di uomini costituivano solo un peso logistico e non conferivano affatto maggiore potenza; a situazione rovesciata si confermava quanto si era già verificato nel conflitto del 1935-1936 fra Italia ed Etiopia.

Seppure non mancarono spesso corrette informazioni sulle possibilità avversarie, si rinunciò per volontà di Roma ad esercitare gli interventi aerei e marittimi di significato strategico nel primo tempo di relativa superiorità; e ci si illuse poi, ad Addis Abeba, di poter condurre una difesa prolungata alla periferia ed all'interno dell'Impero. La mancata decisione, senza dubbio motivata essenzialmente da ragioni politiche, di abbandonare i bassopiani e di portare la difesa sull'altopiano etiopico, finì per condurre ad insuccessi ripetuti ed a ripiegamenti rovinosi sotto la pressione avversaria, senza dubbio con peggiori ripercussioni sulla situazione interna e sulla solidità delle unità indigene di più recente formazione e peggiore inquadramento. Nel quadro generale della guerra, mentre la Gran Bretagna riportava un primo grosso successo di ordine strategico, il popolo italiano vedeva perdersi rapidamente quanto si era appena pochi anni prima conquistato con forti spese e sacrifici. Alla delusione per l'estromissione da un paese, nel quale era stata vista come possibile la soluzione dei nostri problemi di sovrappopolazione, si accompagnavano la conferma della nostra inferiorità militare e la crescente percezione, di fronte alla fine della "guerra parallela", che la nostra partecipazione al conflitto si sarebbe conclusa in pura perdita, qualsiasi ne fosse stato l'esito: di vittoria tedesca od alleata. Va detto, però, che si aveva in A.O.I. un fenomeno quasi paradossale. Se indubbiamente il nostro intervento nel 1940 era stato visto, colà, con disappunto, a mano a mano che il corso degli eventi nel 1941 diveniva sempre più sfavorevole andava invece rafforzandosi la volontà di resistenza, che trovava espressione in comportamenti superbi delle unità ed in atti di disperato valore di singoli.

L'Africa orientale aveva rappresentato per molti una promessa di un avvenire migliore, di possibilità di lavoro e di vita, a cui non si voleva rinunciare e per la quale valeva la pena di combattere. Su circa 350.000 uomini alle armi i caduti erano stati circa 8.000 nazionali ed oltre 16.000 indigeni; doppio il numero dei feriti.

Alle traversie della guerra succedevano, inoltre, per tutti i nazionali in A.O.I., giorni penosi in relazione al malanimo con cui i Britannici tendevano a cancellare ogni vestigia della nostra presenza colà: umiliando i vinti facendoli sfilare in ben immaginabili condizioni fra ali di indigeni, procedendo alla cattura ed alla deportazione anche dei civili, effettuando il rimpatrio di donne e bambini dopo il loro internamento in campi privi di ogni minimo conforto; asportando stabilimenti, macchinari, mezzi di lavoro.

La Gran Bretagna tentava allora di subentrare con la sua influenza a quella italiana; ma veniva ad incontrare una vivace resistenza proprio in quelle forze politiche che aveva sostenuto.

Viene spesso ricordata la magnanimità con cui l'imperatore Ailé Sellassié ebbe a parlare dell'amministrazione italiana del Viceré Amedeo Duca d'Aosta e ad invitare i suoi sudditi a non infierire contro i vinti italiani. Ma va detto che, seppure — specie nel periodo 1937-1938 ed in certe regioni — non erano mancati episodi di dura repressione del cosiddetto "banditismo", condotti generalmente da unità e bande indigene, nonostante l'emanazione delle leggi razziali tra gli italiani e gli indigeni si erano spesso instaurati rapporti di umana comprensione e simpatia ben diversi da quelli prevalenti in colonie di altri paesi, tanto che intere comunità ebbero a proteggere nostro personale che cercava di sottrarsi alla cattura. L'Imperatore ed i maggiori capi indigeni non intendevano poi passare "dalla padella nella brace" e consideravano che, una volta che si fosse posto fine al nostro potere, la presenza di tecnici, artigiani, operai italiani avrebbe potuto essere utile al progresso del loro Paese e non avrebbe costituito più alcun pericolo; sul piano politico ed economico tendevano a volgersi verso gli Stati Uniti d'America.

Nel personale italiano deportato in India e nel Kenia non mancarono di svilupparsi sentimenti violentemente antibritannici, che ebbero successivamente espressione in mancate adesioni ad una collaborazione dopo il 1943. Ciò non avveniva per quello inviato nel Sud Africa, dove prevaleva il desiderio di non umiliare la figura del "bianco" di fronte agli indigeni. Qui le condizioni dei prigionieri venivano, poi, ulteriormente alleviate quando incominciò l'afflusso di sudafricani già prigionieri in Italia, che, dopo l'8 settembre 1943, si erano sottratti alla cattura con l'aiuto di civili

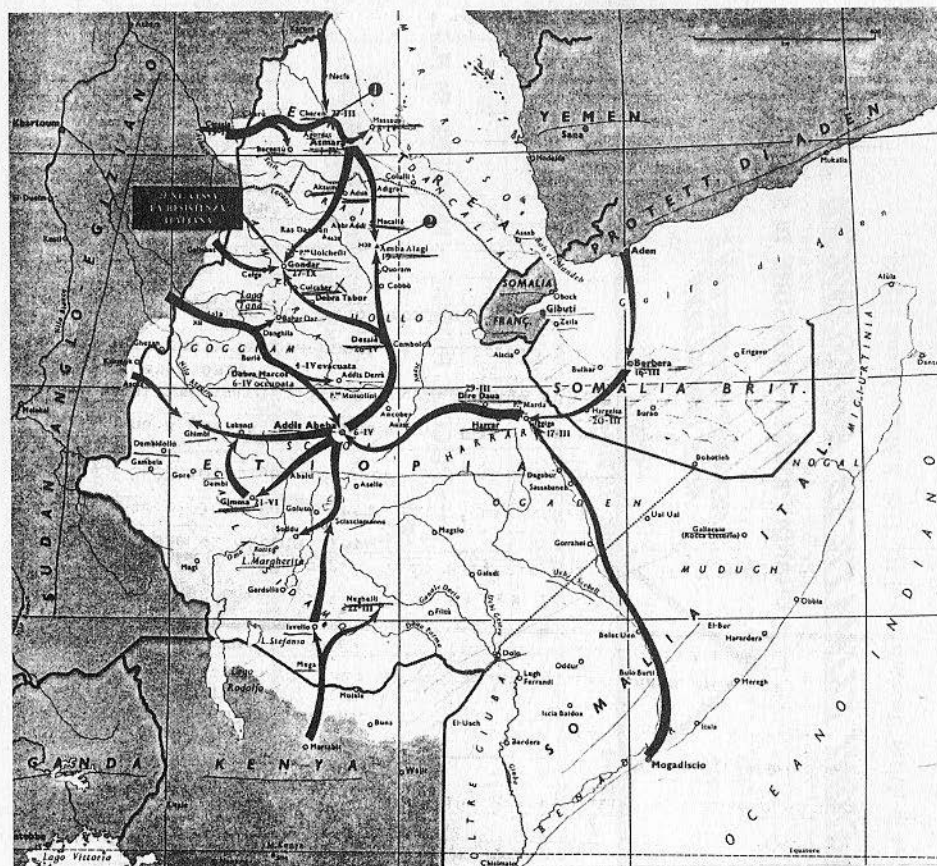
italiani. Si stabilivano allora le premesse per una emigrazione postbellica verso questo Paese, mentre l'attività politica italiana dell'immediato dopoguerra non riusciva a salvaguardare il ritorno alle nostre colonie primigenie in Africa orientale.

Allegato n. 1

LA GUERRA IN A.O.I. (1940-41) = CRONOLOGIA ESSENZIALE
(in parentesi i giorni)

MESE	Avvenimenti politici e su altri fronti	Avvenimenti sui fronti settentrionale ed occidentale.	Avvenimenti sui fronti so- mal e meridionale
Giugno 1940	Inizio partecipazione italiana al conflitto (10)	Accordo Italia-Francia per Gibuti (24)	
Luglio 1940		Occupazione di Cassala (4)	
Agosto 1940			Conquista del Somaliland (3-10)
Settembre 1940	Viene decisa una strategia di attesa in A.O.I.		
Ottobre 1940	Inizio guerra italo-greca (28)		
Novembre 1940	Azione aerosiluranti brit.a Taranto (12)	Scontri a M. Sciuscieb (5-11) Off.va brit.a Gallabat respinta (6-7)	
Dicembre 1940	Inizio off. br. in A.S. (9) Direttive del C.do Sup.re in A.O.I. (24)		Successo brit. su presidio di El Uach (16)
Gennaio 1941		- Inizio ripiegamento da Cassala (17) - Scontro di Cherù (22) - Battaglia di Agordat-Barentù (27-31)	
Febbraio 1941	Bengasi occupata dai Britannici (6)	Battaglia di Cheren I tempo (3-13 febbraio) II tempo (4-14 marzo) III tempo (15-27 marzo)	Off.va brit. sul basso Giuba (13-22) Occupazione brit. di Mogadiscio (26)

MESE	Avvenimenti politici e su altri fronti	Avvenimenti sui fronti settentrionale ed occidentale.	Avvenimenti sui fronti somalo e meridionale
Marzo 1941		Fine battaglia di Cheren (27) Combattimenti di Ad Tclesan (28-31)	Occupazione brit. di Berbera (6) Battaglia di Passo Marda (21)
Aprile 1941	Offensiva italo-ted. in Cirenaica raggiunge Porto Bardia (4); Tobruk assediata. Capitolazione Grecia (22)	Battaglia di Combolcià (17-25) Occupazione brit. di Desiè (26)	Occupazione brit. di Addis Abeba (6)
Maggio 1941	Occupazione Creta (20-31) Fallimento off.va Brit. al confine libico-egiziano (15-27)	Resa dell'Amba Alagi (17)	Battaglia di Uadarà (20 aprile-5 maggio) Battaglia di M. Fiché (1) Occupazione brit. di Soddu (22)
Giugno 1941	Inizio attacco ted. alla Russia (22)	Occupazione br. di Assab (11) Resa colonna Maraventano (23)	
Luglio 1941	Invio di un Corpo di spedizione italiano in Russia (inizio giorno 11)	Resa di Debra Tabor (6)	Resa di Dembidollo (4)
Agosto - Settembre 1941	Dichiarazione della "Carta Atlantica" (14)	Resa presidio di Uolche-fit (25)	
Novembre 1941	Inizia in A.S. l'offensiva brit. "Crusader" per la conquista della Cirenaica (18)	Resa di Culquaber (21) Resa della piazza di Gondar-Azozò (27) Resa dei presidi esterni di Gondar (Ualag, Chercher, Celgà, Gorgorà) (28)	
Dicembre 1941	Attacco giapponese a Pearl Harbour (7)		

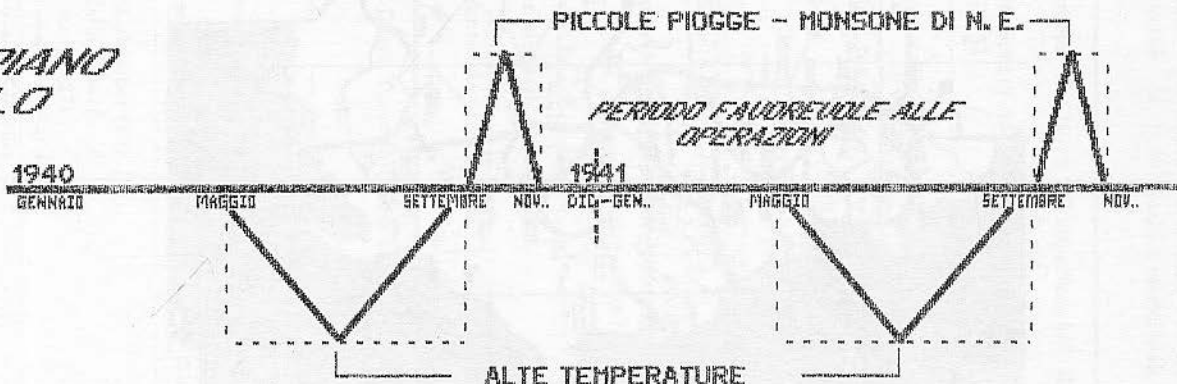


STAGIONI CLIMATICHE MONSONICHE IN A.O.I.

AL TOPIANO ETIOFICO



BASSOPIANO SOMALO



FORZA PRESENTE DISLOCATA IN AFRICA ORIENTALE ALLA DATA DEL 1° GIUGNO 1940 (*)

GOVERNI	Ufficiali		Sottufficiali		Truppa nazionale		Totale		Coloniali	Totale generale
	R.E.	M.V.S.N.	R.E.	M.V.S.N.	R.E.	M.V.S.N.	R.E.	M.V.S.N.		
Comando FF.AA. A.O.I.	420	29	727	49	4.824	65	5.971	143	1.468	7.582
Governo dell'Eritrea	802	116	956	184	6.350	3.111	8.108	3.411	30.342	41.861
Governo dell'Amara	925	285	786	539	5.393	12.667	7.104	13.491	39.684	60.279
Governo dello Scioa	1.140	246	1.176	377	11.336	4.250	13.652	4.873	35.056	53.581
Governo Galla e Sidama	700	74	583	138	3.503	1.931	4.786	2.143	23.886	30.815
Governo dell'Harar	686	73	563	112	3.944	1.735	5.198	1.920	31.001	38.114
Governo della Somalia	458	35	437	40	1.704	586	2.599	661	20.458	23.718
<i>Totali</i>	5.131	858	5.228	1.439	37.054	24.345	47.413	26.642	181.895	255.950
<i>Totali Generali</i>	5.989		6.667		61.399		74.055		181.895	255.950

ALTRE ARMI

<i>Carabinieri Reali</i>	:	Ufficiali	76	Sottufficiali	811	Truppa nazionale	2.085	Coloniali	6.086	Totale	9.058
<i>R. Guardia di Finanza</i>	:	»	41	»	174	»	799	»	831	»	1.845
<i>R. Marina A.O.I.</i>	:	»	356	»	1.143	»	5.721	»	2.994	»	10.214
<i>R. Aeronautica</i>	:	»	499	»	791	»	2.872	»	3.566	»	7.728
<i>Polizia Africa It.</i>	:	»	90	»	349	»	1.341	»	4.601	»	6.381
<i>Totali</i>	:	»	1.062	»	3.268	»	12.818	»	18.078	»	35.226

(*) Da A. Rovighi: "Le operazioni in Africa Orientale" (vol.II), U.S. S.M.E., Roma, 1988.

NOTIZIE SU ORGANIZZAZIONE, COMANDANTI ED UNITÀ ITALIANE

COMANDO O UNITÀ	COMANDANTE
Comando Superiore Forze Armata A.O.I.	
- Comandante e Governatore Generale - Viceré d'Etiopia	Gen. Sq.A. Amedeo di Savoia Aosta
Capo di S.M. con rango di Vice governatore	Gen. C.A. Trezzani Claudio
Vice governatore per gli Affari Civili	S.E. Daodiace Giuseppe
Comandante Aeronautica A.O.I.	Gen. A. Pinna Pietro
Com. ti settori aerei: centro, nord, sud, est	
Comandante Superiore Marina A.O.I.	C.A. Balsamo Carlo, fino al gen. 1941 poi, C.A. Bonetti Mario
Comandante Superiore Navale	C.V. Moscatelli Umberto, poi C.V. Gasparini Andrea
Comandanti Marina Massaua, Assab, Chisimaio	
Ispettore Generale PAI	Gen. Isp. Mambrini Renzo
Comandante CC.RR.-A.O.I.	Gen. B. Cerica Angelo, poi Ben. B. Taddei Leonetto
Comandante G. di F.-A.O.I.	Col. Bagordo Giuseppe
Comandante M.V.S.N.	Luogot. Gen. Passerone Giovanni
Ispettore Btgg. M.V.S.N.	Cons. gen. Bonaccorsi Arconovaldo
B. COMANDI DI SCACCHIERE	
- Scacchiere Nord	
Comandante	Gen. C.A. Frusci Luigi
Capo di S.M.	Col. Pizzorno Giuseppe
• Truppe Eritrea: Comandante	Gen. D. Tessitore Vincenzo
Capo di S.M.	T. Col. Petracalvina Laborio
• Truppe Amara: Comandante	Gen. B. Martini Agostino
Capo di S.M.	Magg. Rossi Mario
- Scacchiere Est	
Comandante	Gen. C.A. Nasi Guglielmo, poi Gen. C.A. Bertoldi Sisto, poi Gen. D. De Simone Carlo

- Capo di S.M.	Gen. De Rosa, poi T. Col. Piacentini Osvaldo
• Truppe Scioa: Comandante Capo di S.M.	Gen. C.A. Scala Ettore Ten. Col. Guarini Filippo
• Truppe Harar: Comandante Capo di S.M.	Gen. D. De Simone Carlo Ten. Col. Menzio Clemente
- Scacchiere Ovest (costituito il 4-2-1941, Comandante Vice comandante Capo di S.M.	Gen. C.A. Nasi Guglielmo Gen. B. Martini Agostino Magg. Rossi Mario
- Scacchiere Sud Comandante Capo di S.M.	Gen. C.A. Des. d'A. Gazzera Pietro Ten. Col. D'amico Augusto
- Settore Giuba (dall'1-1-1941 - Scacchiere) Comandante Capo di S.M.	Gen. C.A. Pesenti Gustavo, poi Gen. D. De Simone Carlo Col. Di Marco Luigi Dante

NOTIZIE SULLE FORZE BRITANNICHE OPERANTI IN A.O.I.

A. Forze britanniche nel Sudan settentrionale (alla data del 20 gennaio 1941) che parteciparono all'attacco alle Forze italiane in Eritrea; non sono comprese le forze operanti nel Sudan meridionale.

Dal Comando Forze nel Sudan (magg. gen. W. Platt) dipendevano, essenzialmente:

- la 4^a Div. anglo-indiana
- la 5^a Div. anglo-indiana
- la "Gazelle Force", pari ad una brigata corazzata;
- le Forze di Difesa nel Sudan;
- le Forze di Teatro (unità varie di fanteria, artiglieria, carri, genio e servizi dipendenti direttamente dal Comando Forze nel Sudan).

B. Forze britanniche nel Kenia alla data del 1° Gennaio 1941:

- 1^a Divisione Sud Africana, su 3 brg. ftr., 1 brg. art. e truppe divisionali;
- 11^a Divisione Africana, su 2 brg. ftr., 1 brg. art. e truppe divisionali;
- 12^a Divisione Africana, su 3 brg. ftr., 1 brg. art. e truppe divisionali;
- numerose unità di teatro.

C. Le forze britanniche complessive erano valutate, nel gennaio 1940, pari a circa 268.000 uomini.

LA RAPIDA CADUTA DELLE POSSIBILITÀ OPERATIVE DELL'AERONAUTICA NEI PRIMI MESI DEL 1941⁽¹⁾

TIPO DI AEREI	AEREI EFFICIENTI				
	A/ 10/6/1940	A/ 10/1/1941	A/ 10/2/1941	A/ 15/3/1941	A/ 15/4/1941
"FIAT CR 32"	18	17	11	8	1
"FIAT CR 42"	18	26	13	15	5
"SM 81"	42	16	7	3	—
"SM 79"	12	28	9	4	2
"Ca 133"	84	64	23	10	4
"Ro 37"	9	6	3	—	—
<i>Totale</i>	183	158	66	40	12
<i>Inoltre:</i>					
Inefficienti ai reparti	—	40	43	?	6
Alle grandi riparazioni ...	81	80	77	—	—
In riserva	61	—	—	—	—
<i>Totale aerei esistenti</i>	325	278	186	40?	18

Affluiti durante il conflitto: 71 aerei, di cui 51 CR 42.

(1) da G. Santoro: "L'Aeronautica italiana nella 2ª guerra mondiale", Danesi, 1950, Vol. II.

LE OPERAZIONI NELL'AFRICA ORIENTALE NEL 1941

FILIPPO STEFANI

Premessa

Il tempo concesso alla esposizione è molto contenuto, per cui è giocoforza procedere per "flash", quasi a sé stanti, ancorché saldati in una trama logica e cronologica costantemente sottintesa e pur sempre vincolativa. Ad autorizzare il procedimento è l'alta qualificazione dell'uditorio, che non è certamente alla ricerca di una nuova narrazione degli avvenimenti, ma del riesame critico che se ne può fare a cinquant'anni di distanza.

Fui in Africa Settentrionale (A.S.) per quattro anni consecutivi, dal 1939 al 1942, e partecipai a più cicli operativi, maturando esperienze dirette superiori, per gli incarichi avuti, di quelle proprie dal grado, per cui il mio intervento è, al tempo stesso, anche una testimonianza, sia pure settoriale, quanto meno dell'atmosfera che si respirava nel 1941 nei comandi e nelle unità combattenti dello scacchiere nordafricano, dove le operazioni di quell'anno si articolarono in tre cicli principali: *la riconquista italo-tedesca della Cirenaica; l'assedio e i tentativi di espugnazione della piazzaforte di Tobruch; lo sgombero dell'intera Cirenaica da parte delle forze dell'Asse.*

L'esposizione, ancorché sintetica — perciò con tutti i difetti della sommarietà — non può prescindere dagli avvenimenti contemporanei svoltisi nel resto del teatro operativo del Mediterraneo e nei teatri operativi contermini, pena la inintelligibilità di quelli specifici dello scacchiere nordafricano, legati da interdipendenza agli altri.

La loro chiave di lettura e d'interpretazione, infatti, è prima di tutto nell'*andamento dei trasporti*, che costituì il problema dei problemi per entrambe le parti in lotta. L'Inghilterra riuscì a risolverlo in sufficiente misura potenziando Malta e utilizzando le rotte marittime dell'Oceano Indiano

e del Mar Rosso; l'Italia vi rimase impigliata dal 1941 al 1943, anche a causa delle contrastanti valutazioni tra comandi italiani e tedeschi circa il ruolo strategico del teatro del Mediterraneo.

Vero è che da una guerra, che fu "guerra di materiali", l'Asse non sarebbe potuto uscire in nessun caso vittorioso; nondimeno l'espugnazione di Malta — nodo cruciale del problema dei trasporti nel Mediterraneo — possibile con un colpo di mano nel 1940 e sul procinto di essere tentata con un'azione in forze nell'estate del 1942, avrebbe segnato, se riuscita, un corso diverso delle operazioni in A.S., che furono costantemente condizionate dalla maggiore o minore neutralizzazione dell'isola a opera delle forze italo-tedesche.

La situazione nei primi mesi del 1941

L'alba del 1941 colse l'Italia in uno stato di grande prostrazione morale e psicologica e in una situazione militare davvero difficile.

L'11 novembre 1940, l'incursione aerea inglese sul porto di Taranto aveva messo fuori combattimento la metà delle navi da battaglia della marina italiana; alla fine di novembre, era risultato evidente il fallimento della battaglia aerea sull'Inghilterra; nei mesi di novembre e dicembre, sulla fronte greco-albanese, gli italiani erano stati costretti a ripiegare su posizioni in territorio albanese, che stentavano a mantenere; nello scacchiere nord-africano, era in corso dal 9 dicembre 1940 la prima offensiva inglese che sembrava incontenibile, dopo che erano state travolte le posizioni italiane di Sidi el Barrani, Sidi Omar e Sollum.

I primi tre mesi del 1941 videro: sulla fronte greco-albanese, la conquista di Klisura da parte dei greci e il fallimento dell'offensiva italiana iniziata il 3 marzo; sulla fronte dell'Africa orientale, l'occupazione della Somalia, di Giggica e di Harar da parte inglese e l'inizio della battaglia di Cheren, al cui esito erano appese le sorti dell'impero italiano nell'Africa Orientale; il grave rovescio della marina italiana al largo del Capo Matapan, durante il quale essa perse 3 incrociatori, 2 cacciatorpediniere, 1 torpediniera e venne gravemente danneggiata la nave da battaglia *Vittorio Veneto*; nello scacchiere nord-africano, gli inglesi conquistarono l'intera Cirenaica e le oasi di Cufra e di Giarabub, dopo aver letteralmente annientato la 10^a Armata italiana e messo a terra la 5^a Squadra Aerea italiana.

Tre i fatti positivi per l'Italia nel primo trimestre del 1941: l'arrivo in Sicilia del X Corpo Aereo tedesco (C.A.T.) forte di 276 velivoli⁽¹⁾, lo sbarco in Libia della 5^a Divisione leggera tedesca rinforzata da una speciale unità controcarri (Panzerjäger), la sottrazione dal 7 marzo di 4 Divisioni inglesi dalla Cirenaica, Egitto e Palestina per la costituzione di un corpo di spedizione inglese in Grecia.

La chiamata in soccorso da parte italiana di forze terrestri e aeree tedesche nel teatro del Mediterraneo significò la fine della "guerra parallela" di Mussolini e l'avvio di una più marcata sudditanza dell'Italia dalla Germania, della quale peraltro l'Italia già dipendeva in fatto di rifornimenti di materie prime.

Nello scacchiere nordafricano, al disastro della Armata nel quale erano rimaste coinvolte anche unità e reparti della 5^a Armata, dislocata in Tripolitania, inviati in rinforzo sulla fronte cirenaica — Divisione di Fanteria "Sabratha", artiglierie mobili, armi controcarri, automotomezzi — si cercò di far fronte: da parte italiana, inviando in A.S. la Divisione Corazzata "Ariete", la Divisione Motorizzata "Trento", unità dei servizi di armata e di corpo d'armata, gruppi di artiglieria contraerei, personale e mezzi per il completamento delle unità della 5^a Armata, nonché dando un nuovo

(1) Il X C.A.T. era costituito da: 2 Gruppi bombardieri "Ju. 88" (72 velivoli) dislocati in Catania, 1 Gruppo bombardieri e siluranti "He 111" (36 velivoli) dislocato in Comiso, 2 Gruppi bombardieri "Stukas" Ju. 87 (72 velivoli) dislocati in Trapani, 1 Gruppo caccia pesante "Me. 110" (36 velivoli) dislocato in Palermo, 1 Squadriglia di ricognizione "Ju. 88" (12 velivoli) dislocata in Catania, 1 Squadriglia posamine "He. 112" (12 velivoli) dislocata in Catania, 1 Gruppo trasporti "Ju. 52" (36 velivoli) dislocato in Reggio Calabria. Vennero inoltre trasferite in Sicilia e nella Calabria 9 batterie pesanti e 5 batterie leggere per la difesa contraerea degli aeroporti, reparti trasmissioni, reparti dei servizi, ecc. per un totale complessivo di oltre 10.000 uomini.

La 5^a Squadra Aerea venne ricostituita nel febbraio 1941; la sua efficienza media mensile salì dai 140 velivoli del febbraio ai 324 del novembre, contando in servizio "C. 79", "Br. 20", "Cant. Z 100 7 bis", "Ju. 87", "C.R. 42", "G. 50", "M.C. 200", "M.C. 209", "RO. 37", "CA. 311", "Ghibli", "Cant. Z. 501". Nel novembre 1942 i 324 velivoli erano: 30 "C. 79", 24 "B.R. 20", 3 "Cant. Z. 100 7 bis", 8 "Ju. 87", 80 "C.R. 42", 60 "G. 50", 25 "M.C. 200", 25 "M.C. 207", 41 "Ro. 37" e "C.A. 311", 16 "Ghibli", 12 "Cant. Z. 501".

assetto ordinativo allo scacchiere⁽²⁾, ricostituendo la "Sabratha", predisponendo l'invio in futuro di altre due divisioni organiche, sostituendo il maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, nella carica di Comandante Superiore delle Forze Armate in A.S. (Superasi), con il gen. Italo Garibaldi e ricostituendo la 5^a Squadra Aerea per il momento con 132 velivoli; da parte tedesca facendo seguire alla "5^a Divisione Leggera" la "15^a Divisione Corazzata", dislocando in Libia un'aliquota del X C.A.T. e costituendo il Corpo tedesco dell'Africa (C.T.A.) agli ordini del gen. Erwin Rommel.

L'effettuazione del piano di potenziamento avrebbe richiesto tempi lunghi, per cui il Comando Supremo (C.S.) italiano, d'intesa con il Comando Supremo tedesco (O.K.W.), valutò che, mentre sarebbe stato possibile spingere avanti fin dal mese di aprile la linea di contatto, da el Agheila ad Agedabia, la riconquista della Cirenaica non avrebbe potuto essere tentata prima del mese di agosto, anzi di settembre, stante il caldo di agosto.

La riconquista della Cirenaica (31 marzo - 13 aprile)

Era sembrato che anche Rommel fosse d'accordo con le vedute del C.S. italiano, del Superasi e dell'O.K.W., quando invece ebbe un repentino e imprevedibile ripensamento e, forzando la mano al Superasi, mise successivamente in moto, d'iniziativa, un'operazione che in due settimane

(2) Alla vigilia della controffensiva, le forze italo-tedesche presenti in Tripolitania, eccezione fatta per quelle incaricate dalla difesa della regione sahariana, contavano 4 divisioni di fanteria ("Pavia", "Brescia", "Bologna" e "5^a leggera" tedesca) e 1 divisione corazzata ("Ariete"). All'operazione parteciparono agli ordini di Rommel: la 5^a Divisione Leggera tedesca, la Divisione Corazzata "Ariete", la Divisione di Fanteria "Brescia" rinforzata da un battaglione della "Bologna". La consistenza complessiva era di: 37.000 uomini, 46 carri M, 209 carri L, 498 pezzi di artiglieria del X Corpo d'Armata italiano e 9.300 uomini, 30 carri armati, 2 compagnie autoblindo, 111 pezzi controcarri e 2.000 automezzi tedeschi.

Le forze dell'8^a Armata a oriente di el Agheila erano rappresentate dalla: 2^a Divisione Corazzata (meno la I Brigata inviata in Grecia), III Brigata Motorizzata indiana, 9^a Divisione australiana su 2 brigate (la III Brigata era in Tobruch per deficienza di mezzi di trasporto). La dislocazione particolareggiata delle forze britanniche era la seguente: gruppo di sostegno su di una fronte di 13 chilometri sulle posizioni di Marsa el Brega, III Brigata Corazzata 8 chilometri a nord est di Marsa el Brega, 9^a Divisione australiana circa 180 chilometri più a nord, per la difesa del Gebel, uno squadrone del "Long Desert Group" a Gialo.

consegui la riconquista dell'intera Cirenaica, esclusa la piazzaforte di Tobruch. Si trattò di un'operazione del tutto impreparata, affidata a un pugno di forze contro uno schieramento difensivo consistente, sviluppata all'insegna della sorpresa e della celerità, condotta con grande temerarietà più che con audacia. Ne restarono sorpresi i comandi italiani e tedeschi, non meno di quelli inglesi.

Il 27 marzo venne occupata el Agheila e il 2 aprile Agedabia e Zuetina; il 3, articolato il dispositivo in tre colonne avanzanti rispettivamente in direzione di Bengasi, di Msus-el Mechili e di Ben Gama e Tengeder, Rommel si spinse avanti e le sue forze occuparono la notte sul 4 Bengasi, il 5 Barce e Tengeder, il 6 el Mechili e Msus; il giorno 7 forze italo-tedesche si scontrarono nei pressi di el Mechili con forze corazzate inglesi e ne ebbero ragione; il 10 aprile le forze di Rommel isolarono Tobruch e l'11 attaccarono di slancio la piazzaforte senza riuscire a sopraffarne le difese; il 12 conquistarono Bardia e il 13 raggiunsero la frontiera libico-egiziana, spingendo elementi avanzati fino a Sollum. In 13 giorni le forze italo-tedesche superarono 1000 chilometri, quanti ne corrono da el Agheila a Sollum, 700 dei quali, da el Agheila a Derna, in meno di una settimana; catturarono 2000 prigionieri tra i quali 6 generali; riuscirono a contenere le loro perdite in caduti, feriti, dispersi nell'ordine delle centinaia; raccolsero un ingente bottino di materiali e di armi (*Vds. Riquadro n. 1 pag. 368*).

Nessuno avrebbe potuto ragionevolmente prevedere un successo tattico di tali dimensioni, neppure lo stesso Rommel; esso, peculiarmente per le modalità e i tempi di sviluppo, destò risonanza anche all'estero, ebbe rilievo politico e psicologico in Italia e in Germania, risollevò alquanto il morale degli italiani e, in particolare, delle forze militari operanti nello scacchiere. Al successo tattico non fece seguito quello strategico, perché l'8^a Armata britannica riuscì a porre in salvo, al di là del confine egiziano, il grosso delle sue forze e a conservare saldamente nelle sue mani la piazzaforte di Tobruch.

I fattori che determinarono il successo furono molteplici e a questo concorsero anche le carenze inglesi, prime fra tutte: l'anchilosità concettuale della "sistematicità" operativa propria degli inglesi; la sottovalutazione dei generali britannici Archibald Wavell e Philip Neame circa le possibilità per Rommel di condurre un'offensiva a fondo; l'originario divisamento dei comandi inglesi di ricorrere all'azione ritardatrice per opporsi a un'eventuale avanzata italo-tedesca, senza esitare a cedere il terreno, limitandosi a mantenere il più a lungo possibile il possesso dell'altopiano e

CALENDARIO DELLE OPERAZIONI

- Da el Agheila a Bengasi (21 marzo-notte sul 4 aprile): movimento in avanti quasi senza contrasto da parte del nemico, iniziato con carattere di ricognizione offensiva verso la stretta di Marsa el Brega e tradottosi nella conquista di Agedabia e successivamente di Bengasi;
- da Agedabia e Bengasi a Mechili-Derna (4-8 aprile): manovra italo-tedesca su 4 colonne, precedute da forti avanguardie con il compito per la 1^a colonna (5^a Divisione Leggera tedesca e aliquota dell'“Ariete”) di avanzare da Agedabia su Giof el Matar-Bir Ben Gania-Bir Tengeder per procedere poi su Mechili e sul Golfo di Bomba; la 2^a colonna (unità tedesche e aliquota “Ariete”), di convergere da Antelat e da Souch su Msus, agganciare le forze corazzate nemiche e poi procedere su Bir Belanud; la 3^a colonna (III Reparto Esplorante da elementi della “Brescia”) puntare da Bengasi, per Regima, su Mechili; la 4^a colonna (aliquota dalla “Brescia”, un battaglione della “Bologna”, elementi meccanizzati tedeschi) di avanzare da Bengasi sul gebel e procedere, per Tocra e Barce, verso Derna. Nella giornata del 7 venne avviata a conclusione la manovra di accerchiamento iniziata il 4; nella giornata dell'8 le forze inglesi di Mechili, che nella notte avevano ricevuto l'ordine di ripiegare su el Adem, vennero attaccate, ma una buona parte riuscì a sfuggire alla cattura, mentre nel pomeriggio la 3^a e la 4^a colonna raggiunsero Derna;
- da Derna-Mechili a Bardia-Sollum (9-13 aprile): raggiungimento di Ain el Gazala da parte di unità dell'“Ariete” e della “5^a leggera”; investimento di Tobruch; contrattacco inglese fallito; vana ricerca da parte italo-tedesca di un punto debole nella difesa della piazzaforte; occupazione di Bardia e suo mantenimento contro i contrattacchi di reparti corazzati nemici; avanzata di elementi celeri su Sollum alta e occupazione del confine orientale della Cirenaica.

volendo risparmiare al massimo le forze corazzate: orientamento valido — Rommel vi si attenne nella seconda fase della battaglia della Marmarica del novembre-dicembre successivo — in caso di larga inferiorità di forze, non quando si disponga di una decisa superiorità. Il successo fu opera soprattutto di Rommel e delle sue truppe, che seppero realizzare, con intelligente e pronta adesione, le direttive del comandante tedesco, pieno di fervida immaginazione, di ferma determinazione, di febbre d'azione, capace di grande iniziativa e ricco d'intuito tattico, già pratico della *blitzkrieg*.

Il successo ebbe nondimeno anche risvolti negativi, soprattutto per la parte italiana: fu inteso dagli stessi inglesi come riscontro della invincibilità delle Forze Armate tedesche; diffuse l'opinione, alimentata dai tede-

schì, che il merito doveva essere attribuito esclusivamente ai tedeschi, il che non era in nessun modo rispondente a verità; rese manifesto il grande divario, soprattutto in termini di potenza di fuoco e di mobilità tattica, tra la potenzialità delle unità di fanteria e di carri delle forze tedesche rispetto a quelle italiane, nelle quali si creò appunto uno stato di frustrazione nei riguardi dell'alleato; restrinse ulteriormente l'autonomia dei comandi italiani, costretti a cedere, anche in casa propria, grandi spazi di azione e di comando a quelli tedeschi e a subirne le iniziative, anche quando prese contro i canoni della disciplina e della subordinazione.

Per la prima volta venne sperimentata la stretta cooperazione nella battaglia aeroterrestre tra italiani e tedeschi con risultati generalmente positivi al livello delle unità operative, del tutto insoddisfacenti al livello dei comandi supremi e superiori, nei quali, tra italiani e tedeschi, si determinò un clima di sottesa tensione, che si acuirà nel prosieguo della guerra, specialmente nello scacchiere nord-africano, anche a causa del temperamento e del carattere di Rommel.

L'assedio di Tobruch (14 aprile - 17 giugno)

Centro di gravità della lotta divenne Tobruch. Tutte le operazioni che si svolsero nello scacchiere dall'aprile al giugno, sia d'iniziativa italo-tedesca che inglese, furono in funzione di Tobruch. Nessuna delle iniziative offensive, da parte italiana per espugnare la piazzaforte e da parte inglese per sbloccarla, ebbe peraltro successo.

Le forze italo-tedesche provarono ad attaccare la piazzaforte una prima volta dal 14 al 17 aprile⁽⁴⁾ e una seconda volta dal 30 aprile al 2 maggio, ma in entrambi i casi dovettero desistere, stanti l'intrinseca robustezza, la valida organizzazione, l'abile e valorosa condotta della difesa (*Vds. Riquadro n. 2 e n. 3 pagg. 370-371*).

(4) La guarnigione di Tobruch era composta dalla 9^a Divisione australiana su 3 brigate, una brigata della 7^a Divisione, III Brigata Corazzata in via di ricostituzione, 4 reggimenti di artiglieria da campagna, 2 reggimenti controcarri, una brigata contraerei.

CALENDARIO DELLE OPERAZIONI ITALO-TEDESCHÉ

Azione preparatoria (pomeriggio del 13); attacco vero e proprio (dalle ore 4,30 del giorno 14), fallito nonostante gli sforzi di Rommel di rilanciare la 5^a leggera e di far intervenire anche l'“Ariete”; nuovo schieramento dell'“Ariete” in zona di Bir Scerif, 12 chilometri a nord-ovest di El Adem, e orientamento di Rommel a far intervenire, il giorno successivo, anche la “Trento” in via di trasferimento verso Tobruch; nuovo attacco che avrebbe dovuto iniziare alle ore 18 del giorno 14 su tre direttrici: 5^a leggera da sud-est, “Ariete” da sud, “Brescia” e “Trento” da ovest e che venne rinviato al giorno successivo, ma poi sospeso anche per il giorno 15; ripresa dell'azione il pomeriggio del giorno 16 e attacco nemico contro le posizioni dell'“Ariete”, peraltro stroncato dalla reazione dell'artiglieria e delle armi controcarro; nuovo tentativo compiuto il giorno 17 con una colonna tedesca, forte anche di due compagnie e di unità carri (6 M e 71 L.) dell'“Ariete”, arrestato dalla violenta reazione dell'artiglieria e delle armi controcarro nemiche. A Tobruch la situazione si fece pesante per le forze italo-tedesche e il giorno 16 reparti esploranti, spinti nella zona di Sollum, dovettero fronteggiare un attacco di mezzi corazzati nemici, sostenuti da unità della flotta che continuavano a incrociare nella baia.

LA SITUAZIONE DELLE FORZE ITALO-INGLESI

Il 27 aprile la situazione delle forze italo-tedesche era la seguente: fronte avanzata (Bardia-Halfaya-Sollum): Il 62° rinforzato della “Trento” ed elementi della 15^a Corazzata tedesca; Tobruch: aliquote della “Brescia”, “Trento” (meno II/62 e 7° bersaglieri), “Ariete” (meno due battaglioni e mezzo di carri armati), “5^a Leggera”; nella regione sirtica: “Pavia”, “Bologna” (meno un battaglione), mezzo battaglione carri dell'“Ariete”; Tripolitania: “Sabratha” e “Savona”; campo trincerato di Tripoli: 3.400 uomini della guardia alla frontiera con 32 batterie, 7 battaglioni di fanteria, un battaglione mitraglieri e altre 6 batterie.

La 5^a Squadra Aerea era così: comando in Bengasi; 175^a Squadriglia da ricognizione strategica in Berka e in Castel Benito; comando tattico Divisione “Pegaso” in Derna, con 53° Gruppo bombardamento terrestre in Misurata, 93° Gruppo bombardamenti terrestri in Berka, 236^a Squadriglia Bombardamento terrestre in Derna, 27° Gruppo bombardamento terrestre in Derna, 2° Gruppo caccia terrestre in Derna, 18° Gruppo caccia terrestre in Berka e Hon, 151° Gruppo caccia terrestre in Sorinan e Mellaha, 155° Gruppo caccia terrestre in Derna, 274^a Squadriglia caccia terrestre in Castel Benito, 19^a Squadriglia bombardamento terrestre in Castel Benito, 151^a Squadriglia osservazione aerea in Ain el Gazala, 129^a Squadriglia osservazione aerea in Castel Benito, 145^a Squadriglia ricognizione marittima in Tripoli. L'Aviazione tedesca: comando del Flieger Führer Afrika, in Derna;

2 gruppi "Stuka", 1 squadriglia caccia bombardieri "Me. 110", 1 squadriglia ricognizione "Ju. 88" in Derna; 1 squadriglia caccia "Me. 109" in Ain el Gazala.

In base alle notizie in possesso del Superasi, la situazione delle forze britanniche in Cirenaica e in Egitto risultava essere la seguente: guarnigione di Tobruch, 2 divisioni e altre forze non indivisionate; fronte di Sollum, 2^a divisione corazzata su 2 brigate; deserto occidentale, forze equivalenti a 4 divisioni, di cui una corazzata; presidi di Siwa, Sitra e Baharia, valutati complessivamente a una divisione; zona del Delta, da 5 a 6 divisioni, delle quali metà in riorganizzazione; zona del canale, contingenti pari a una divisione, più forze egiziane; in affluenza dalla madre patria, via Capo, 25-30.000 uomini.

Alla vigilia del nuovo attacco la piazzaforte di Tobruch si presentava più forte di quanto non fosse all'atto dell'attacco del 13-17 aprile e la sua difesa era stata rafforzata con nuovi campi minati, con carri "Matilda" e 5.000 t di rifornimenti.

Il nuovo attacco avrebbe dovuto avere inizio alle 19,30 del 30 aprile, con obiettivo della prima giornata lo sfondamento della cintura fortificata in corrispondenza del caposaldo di Ras el Medanuar; sarebbe proseguito il mattino successivo con direttrice Giaida-Pilastrino-Tobruch. L'azione di sfondamento venne affidata a 2 gruppi di combattimento tedeschi: metà della "5^a Leggera" a destra, "15^a Corazzata" a sinistra. Le restanti forze d'investimento avrebbero appoggiato l'azione con il fuoco e avrebbero impegnato le forze antistanti con puntate offensive locali.

L'attacco, sostenuto dall'aviazione, partì secondo il piano previsto; venne superata la cintura fortificata per una profondità di circa 3 chilometri, occupata la q. 209 di Ras el Medanuar; nella giornata del 1 maggio si svolsero accaniti combattimenti per tentare di allargare la breccia attraverso la quale un gruppo di combattimento dell'"Ariete" conquistò le opere R7 e R9, mentre durante la notte unità della "Brescia" e unità tedesche avevano conquistato le opere S7, S3 e S5. Il nemico procedé con reazioni di fuoco violente e facendo ricorso a numerosi contrattacchi locali e contrassalti, come pure a puntate di carri. Un robusto contrattacco inglese, sferrato nel pomeriggio del giorno 1, venne sventato e respinto. Nella notte sul 2 cessarono i contrattacchi nemici, mentre continuò vigoroso il fuoco dell'artiglieria. Venne disposto che si allargasse la fronte d'attacco, venisse creato un sistema unico dall'opera R11 alle opere S8 e S9, si continuasse nelle azioni dimostrative e d'inganno e per il momento ci si interrasse, in attesa che giungessero dalla Germania unità del genio, particolarmente equipaggiate e addestrate per l'espugnazione delle opere fortificate. La sosta si protrasse e in pratica segnò il fallimento del secondo tentativo di espugnazione di Tobruch.

Le forze dell'8^a Armata, da parte loro, impostarono e tentarono due operazioni — la "Brevity" dal 15 al 18 maggio e la "Battleaxe" dal 15 al 17 giugno — contro le posizioni italo-tedesche di Halfaya-Sollum - ridotta Capuzzo, con l'intento di rompere l'assedio di Tobruch, ma entrambe si conclusero con il fallimento (*Vds. Riquadro n. 4 e n. 5 pagg. 372-373*).

Il fallimento dei quattro tentativi rese evidente che nello scacchiere era stata raggiunta una situazione di equilibrio tra gli opposti dispositivi

OPERAZIONE "BREVITY"

(15-18 maggio)

Il mattino del 15 maggio, forze britanniche, valutate a circa 5 battaglioni, 4 gruppi di artiglieria, un battaglione autoblindo e un battaglione carri (poco più di 50 carri), attaccarono di sorpresa la fronte di Sollum, realizzando successi iniziali mediante l'occupazione della ridotta Capuzzo che, peraltro, veniva riconquistata nel pomeriggio. Il giorno 16, dopo che il giorno 15 si erano svolti accaniti combattimenti, le forze italo-tedesche riconquistarono Sollum, che era andata perduta il giorno precedente, e, nella notte e nel corso della giornata del 17, le forze italo-tedesche ristabilirono completamente la situazione nella zona Sollum-Capuzzo, occupando anche Sollum Bassa e, il giorno 18, Sidi Omar, Sidi Suleiman e q. 194 a ovest di Halfaya. Otto giorni più tardi forze italiane e tedesche conquistarono il passo di Halfaya e l'intero uadi Halfaya, eliminando dal ciglione il nemico e costringendolo a ritirarsi con i grossi a oltre 40 chilometri da Sollum, all'altezza del meridiano di Bug-Bug.

OPERAZIONE "BATTLEAXE"

(15-17 giugno)

Alle ore 4,30 del 15 giugno, gli inglesi, con l'obiettivo ambizioso di una vittoria decisiva nello scacchiere nord-africano, mediante la distruzione delle forze italo-tedesche, attaccarono contemporaneamente da est, lungo il settore costiero, da sud e da sud-est, sull'altopiano, investendo lo schieramento delle forze dell'"Asse" da Sollum a Sidi Omar, su di un'ampiezza, in linea d'aria, di circa 40 chilometri. L'attacco su 3 colonne — colonna di destra (XI brigata indiana e altre forze), centrale (IV brigata corazzata, XXII brigata guardie e altre forze), colonna di sinistra (7ª divisione corazzata meno IV brigata) — dopo qualche progresso iniziale, venne arrestato in corrispondenza delle posizioni di Halfaya e anche nel settore costiero, mentre riuscì a progredire verso Capuzzo. Rommel predispose la manovra controffensiva da sviluppare il giorno 16 affidandola alla "5ª Leggera" e alla "15ª Corazzata", mentre provvide a rinforzare le forze assedianti Tobruch. Il giorno 16 la lotta si riaccese, vi fu un combattimento di carri in zona non distante sulla ridotta Capuzzo, ma la "15ª" non riuscì a proseguire, stante la superiorità del nemico, che peraltro, non riuscendo a dilagare oltre Capuzzo, si volse verso il caposaldo di Sollum Alta della "Trento" che cedé. La svolta decisiva della battaglia si ebbe nel pomeriggio del giorno 16, quando si fece sensibile l'effetto della manovra aggirante della "5ª Leggera" che, procedendo su Sidi Suleiman per raggiungere il passo dell'Halfaya, si scontrò con la VII brigata corazzata britannica, uscendone vittoriosa. Fin dalla sera del 16, il comando britannico decise di desistere dall'at-

tacco e nella giornata del 17 il ripiegamento si manifestò evidente con l'arretramento dei servizi e l'alleggerimento della pressione. Verso le 9, la "5^a Leggera" e la "15^a Corazzata" procedettero all'attacco su Halfaya e verso le 13 tutte le posizioni perdute nei due giorni precedenti vennero riconquistate e nuovamente presidiate da truppe italo-tedesche. In tre giorni, la battaglia difensiva delle forze italo-tedesche si concluse a favore di queste, anche se era sfuggita l'opportunità di intercettare le forze nemiche nella grande breccia fra Sidi Omar e il passo Halfaya, attraverso la quale i britannici erano potuti passare indisturbati.

e conseguentemente di stallo delle operazioni, modificabile solo attraverso il conseguimento, da una delle due parti, della superiorità aerea e terrestre. Da qui l'esigenza di una gara contro il tempo, intesa al duplice impegno di entrambe le parti di raccogliere e trasportare nello scacchiere il massimo delle forze e dei mezzi e di interdire all'avversario le vie di comunicazione marittime, di cui i due partiti erano tributari.

Nel frattempo, nel trimestre aprile-giugno, nel resto del teatro operativo del Mediterraneo e nei teatri contermini, si svilupparono avvenimenti di rilievo: le forze dall'Asse invasero la Jugoslavia; i tedeschi entrarono in Grecia dalla Bulgaria; ebbe fine la guerra contro la Grecia che si arrese e il corpo di spedizione inglese si reimbarcò e si trasferì nuovamente in Egitto e nel Medio Oriente; gli inglesi occuparono nell'Africa orientale Harar, Cheren, Massaua e l'Amba Alagi; i tedeschi dal 19 al 31 maggio occuparono Creta; gli inglesi tornarono a riacquistare l'antica posizione di predominio nell'Iraq, in Siria e nel Libano.

Il bilancio di tali avvenimenti poteva considerarsi nell'insieme positivo per gli inglesi, nonostante gli scacchi subiti in Grecia, in Cirenaica e a Creta. Essi avevano acquistato la quasi completa disponibilità delle loro forze in Africa orientale che potevano trasferire in Egitto; con la vittoriosa campagna di Siria, avevano sbarrato le porte a ogni tentativo di penetrazione italo-tedesca dal Mediterraneo verso est, trasportato 400 chilometri più a nord la linea di difesa del Canale di Suez, liberato la Turchia da ogni preoccupazione per la sua frontiera meridionale. Restava grave, per gli inglesi, la perdita di Creta, che costituiva ora una grave minaccia al libero esercizio del loro potere aereonavale e avrebbe potuto assumere, per le forze dell'"Asse", la funzione di trampolino di lancio per la conquista di Malta e del Canale di Suez; ma a togliere loro tale preoccupazione pensò lo stesso Hitler, che il 22 giugno diede il via all'operazione "Barbarossa": l'invasione dell'Unione Sovietica.

La stasi operativa dello scacchiere dal luglio al novembre

La lotta impegnata dalla Germania il 22 giugno contro l'Unione Sovietica, aprendo una fronte quanto nessun'altra vasta e profonda, che avrebbe impegnato ingenti forze, si ripercuoté sul teatro operativo del Mediterraneo a sfavore dello scacchiere operativo nord-africano che, già non sufficientemente valutato dall'O.K.W., venne ora posto quasi in non cale. Il nemico da battere in via prioritaria divenne Stalin, non più Churchill. L'apertura della fronte orientale fu salutata d'altra parte dagli inglesi come la fine del loro isolamento in Europa e la certa diminuzione dell'impegno tedesco nel Mediterraneo. La prima loro risposta alla mossa tedesca fu l'occupazione anglo-sovietica dell'Iran, mediante la quale realizzarono la materiale saldatura anglo-sovietica nella regione del Caucaso, posero al riparo da ogni minaccia i giacimenti petroliferi dell'Iraq e dell'Iran e si misero in grado di poter influire efficacemente sul futuro atteggiamento della Turchia.

La costituzione di un Corpo di spedizione italiano in Russia (C.S.I.R.) non incise granché sul programma di riordino e potenziamento delle forze in A.S. (*Vds. Riquadro n. 6 pag. 375*), eccezione fatta per le forze aeree, ma costituì pur sempre una turbativa nello sviluppo del lavoro degli organi di stato maggiore centrali. Fu comunque un nuovo gravame che si aggiunse a quelli già pesanti per l'impiego delle forze — prioritario quelle dello scacchiere nord-africano in Libia — nella difesa diretta del territorio nazionale e nell'occupazione della Francia, Jugoslavia e Grecia.

Già dai primi di agosto il Capo di Stato Maggiore Generale, generale Ugo Cavallero, lasciò intendere al generale Ettore Bastico, che il 27 luglio aveva sostituito Gariboldi — richiamato in patria per divergenze con Rommel — della necessità di deporre ogni illusione e anche ogni speranza circa la possibilità di condurre in porto, nei limiti di tempo fino ad allora previsti, il piano di potenziamento predisposto, sicché per il momento non era possibile prevedere quando si sarebbe potuti passare alla offensiva a fondo; occorreva limitarsi a preparare l'espugnazione di Tobruch e la difesa delle coste tripolitane da sbarchi nemici, mentre era da mettere nelle ipotesi il ritorno offensivo dell'8^a armata britannica, del quale si venivano percependo i primi sintomi e le prime indiscrezioni. Sulla base di quest'ultima eventualità, il C.S. dispose lo studio di un'ipotetico abbandono della Marmarica e di un conseguente ripiegamento d'iniziativa su posizioni arretrate, che per Cavallero avrebbero dovuto essere quelle di Martuba-el

POTENZIAMENTO DELLE FORZE DELL'A.S.

Nei mesi di maggio e giugno era stato convenuto un poderoso piano di potenziamento delle forze per l'A.S., prevedendo la presenza di: un comando superiore, con truppe e servizi di armata, cui venne affidato il comando di tutte le truppe operanti in Cirenaica; un comando di armata (5^a) con truppe e servizi in Tripolitania; 3 Comandi di Corpo d'Armata mobili (2 italiani e 1 tedesco), con relative truppe suppletive e servizi; 2 comandi di corpo d'armata di occupazione con relative truppe suppletive e servizi; 5 divisioni corazzate (3 italiane, 2 tedesche); 7 divisioni motorizzate tipo A.S.; 4 divisioni di occupazione. I provvedimenti conseguenti a tale programma, mai completamente realizzato, comportarono: *il riordinamento in A.S. delle truppe e servizi di Armata per le forze della Cirenaica*, per la 5^a armata e per l'intendenza; *delle truppe e dei servizi per il X e il XX Corpo d'Armata*; *delle truppe e servizi della Divisione Corazzata "Ariete"*, delle Divisioni motorizzate "Pavia", "Bologna", "Brescia", "Savona", "Trento" e della Divisione di occupazione "Sabratha"; *l'invio dalla madrepatria di truppe, servizi e mezzi per il completamento di tutte le unità citate e di artiglierie per la difesa contraerei e costiera*; *la costituzione nella madrepatria e l'invio in A.S. di: 2 corpi d'armata di occupazione (comandi, truppe e servizi, delle Divisioni Corazzate "Littorio" e "Centaurio" e delle Divisioni Motorizzate "Trieste" e "Piave"*.

In relazione: alle possibilità concrete dei trasporti, a ulteriori studi circa il migliore ordinamento delle forze dello scacchiere, alle intese tra C.S. e Superasi e Rommel, il 15 agosto 1941, era stato realizzato il seguente organigramma: Comando Superiore A.S. (gen. Bastico), dal quale dipendevano: il corpo d'armata di manovra (C.A.M.) del gen. Gambara, su "Ariete", "Trento" e "reparto esplorante"; gruppo corazzato Africa (G.C.A.) del gen. Rommel, su corpo tedesco Africa (C.T.A.) costituito da "15^a Corazzata", "21^a Corazzata" (già 5^a Leggera); "Savona", divisione per impiego speciale (D.Z.b. V); XXI Corpo d'Armata costituito dalle Divisioni "Pavia", "Bologna", "Brescia" e aliquote della "Sabratha".

Il 15 agosto lo schieramento in atto era il seguente: alle *dipendenze di Rommel*, con competenza nella regione a oriente di Ain el Gazala e sulla fronte di Sollum, la "Savona" rinforzata da elementi tedeschi; sulla fronte di Tobruch, la "Brescia", la "XV Brigata Corazzata tedesca", la "Pavia", la "Bologna"; in riserva fra Marsa Buch e Bardia, il C.T.A., alle *dirette dipendenze del Superasi*: il C.A.M. dislocato fra Ain el Gazala e Martuba, i comandi di settore di Derna, Barce e Agedabia, il X corpo d'armata nella piazza di Bengasi, il comandante della Tripolitania con la "Sabratha" e i presidi della frontiera tunisina e del Sahara libico.

Mechili con elementi avanzati su Tmimi-Bir Tangeder, mentre per Bastico e Rommel quelle di Ain el Gazala.

Le uniche attività operative di rilievo — a parte quelle continue di carattere esplorativo e di disturbo svolte da entrambi gli schieramenti e affidate soprattutto alle rispettive aviazioni e artiglierie — furono un col-

po di mano inglese compiuto il 3 agosto sulla fronte di Tobruch⁽⁵⁾ e una ricognizione in forze eseguita dal 14 al 16 settembre dalla 21^a Divisione Corazzata tedesca a sud di Sollum⁽⁶⁾.

La sosta servì agli inglesi per preparare la divisata offensiva che rompesse l'assedio di Tobruch, consentisse la riconquista della Cirenaica e la distruzione delle contrapposte forze italo-tedesche, ponesse le premesse per trasferire la lotta in Tripolitania; essa venne utilizzata dalle forze italo-tedesche per mettere a punto il dispositivo per l'espugnazione di Tobruch, pressoché pronto a metà novembre. L'8^a Armata britannica veniva vincendo la gara contro il tempo, distaccando vieppiù l'Armata italo-tedesca. Il naviglio mercantile italiano si era ridotto, nel secondo semestre del 1941, da 1.947.307 tonnellate di stazza lorda a 1.658.819 e le perdite in mare dei rifornimenti per l'A.S. raggiungevano il 16% in personale e il 26%

(5) La notte sul 3 agosto gli inglesi operarono di sorpresa un attacco locale sulla fronte di Tobruch e riuscirono ad impadronirsi del fortino 37 presidiato da forze tedesche, che la sera dello stesso giorno lo rioccuparono.

(6) Ai primi di settembre, il Superasi e il comando del G.C.A. concertarono un'operazione locale da condurre di sorpresa, eseguita da elementi corazzati tedeschi e motorizzati italiani, su di un deposito inglese nella zona di Bir el Chreigat. Rommel tramutò il colpo di mano in una vera e propria azione di forza assegnata alla "21^a Corazzata". Obiettivo della operazione era di ricacciare le truppe di sicurezza nemiche, avanzando su larga fronte, oltre Bir el Chreigat, e di constatare se il nemico avesse fatto preparativi per un'offensiva.

Rommel articolò il dispositivo in 3 colonne, tutte con obiettivo la zona di Dar el Hamra. Alle prime luci del giorno 13 settembre le tre colonne iniziarono a muovere senza incontrare il nemico che veniva ripiegando i suoi elementi avanzati. Allo scopo di provocarne l'ulteriore arretramento, Rommel ordinò di attaccare a fondo con i carri le forze nemiche sulle posizioni di Alam el Safa e di minacciarle con altra azione di aggiramento. L'azione si svolse secondo i piani senza peraltro riuscire ad agganciare i nuclei nemici che ripiegarono sul grosso. Anche la simultanea azione, affidata alla D.Z.b. V nel settore costiero, si risolse in scontri di pattuglie e duelli di artiglieria.

Le colonne rientrarono a scaglioni sulle basi di partenza nelle notti sul 15 e sul 16, sotto la protezione del reparto esplorante, inseguite con scarsa decisione dall'avversario che con i grossi aveva fatto dietro-front. L'operazione, condotta personalmente da Rommel, conseguì come risultato di riconoscere l'assenza di apprestamenti offensivi nemici. Ciò esercitò una forte influenza su Rommel, in quanto lo rafforzò nella convinzione, che conserverà fino a metà novembre, di essere ancora in grado di attaccare e di vincere così la gara a tempo per il raggiungimento del predominio sul nemico.

in materiali (36% in carburante) sulle spedizioni effettuate. L'Asse aveva ormai già perduto la gara con il tempo per conseguire la superiorità necessaria a un'offensiva a fondo, mentre gli inglesi l'avevano già vinta, specialmente dopo che erano riusciti a far passare nel Mediterraneo tre potenti convogli diretti in Egitto e a Malta ⁽⁷⁾.

Nel secondo semestre del 1941, inoltre: caddero le ultime difese italiane in Africa orientale e gli inglesi occuparono le regioni dei Galla e Sidama e di Gondar; i tedeschi, che avevano portato sulla fronte orientale la linea di contatto in corrispondenza di Leningrado-Mosca-Rostov, dovettero arrestarsi per la reazione dei sovietici e l'inclemenza della stagione senza aver conquistato né Mosca, né Leningrado; la guerra si estese all'Estremo Oriente e scesero in campo il Giappone e gli Stati Uniti d'America.

Lo sgombero della Cirenaica

Il 18 novembre, l'8^a Armata britannica dette inizio all'operazione "Crusader" con lo scopo immediato di liberare Tobruch e quello finale di riconquistare la Cirenaica e, in caso di successo, invadere la Tripolitania (Vds. *Riquadro n. 7* pagg. 378-379). La "Crusader" venne impostata su di una manovra che prevedeva: l'attacco frontale delle unità italo-tedesche che presidiavano le posizioni del confine cirenaico-egiziano; l'aggiramento da sud del fianco destro di tali posizioni per intercettare e distruggere le forze corazzate italo-tedesche; la simultanea sortita della guarnigione assediata di Tobruch e il suo congiungimento con le forze manovranti dal fianco sud. I tre blocchi di forze, anziché in stretta cooperazione, avrebbero operato inizialmente ciascuno in un settore lontano da quello dell'altro e,

(7) La recrudescenza dell'offensiva britannica per interdire il traffico marittimo italiano nel Mediterraneo e conseguentemente il rafforzamento di Malta coincisero con la decisione dell'O.K.W. di trasferire il X C.A.T. in Creta, il che ridusse la pressione italo-tedesca sull'Isola di Malta.

Il 15 giugno arrivarono a Malta 43 aerei da caccia tipo "Hurricane" provenienti dalle portaerei "Ark Royal" e "Victorious" prima della fine del mese ne giunsero altri 64, alcuni però destinati alle basi aeree in Egitto.

Il 22 luglio, forzando il blocco navale italiano, giunse a Malta un primo convoglio di rifornimenti. Il 23 luglio un secondo convoglio britannico riuscì ad approdare a Malta. Il 28 settembre giunse a Malta un grosso convoglio — operazione "Halberd" — che scaricò 50.000 t di rifornimenti.

OPERAZIONE "CRUSADER"

- *Quadro di battaglia dell'8ª armata*: comandante gen. Sir Alan Cunningham; XIII Corpo d'Armata: 4ª Divisione indiana (su 3 brigate, unità divisionali, 3 reggimenti di artiglieria da campagna, 1 reggimento artiglieria pesante campale, 2 reggimenti controcarri, 2 reggimenti contraerei), 2ª Divisione neozelandese (su 3 brigate, unità divisionali, 1 battaglione mitraglieri, 1 battaglione Maori, 3 reggimenti artiglieria da campagna, 1 reggimento controcarri, 1 reggimento contraerei), 1 brigata carri, supporti di corpo d'armata (2 reggimenti artiglieria pesante campale, 1 reggimento controcarri, 1 reggimento contraerei pesante, 3 batterie contraerei leggere); XXX Corpo d'Armata: 7ª Divisione Corazzata (2 brigate corazzate, 1 gruppo di sostegno, unità divisionali tra cui un reggimento ussari, 1ª King's Dragoon Guards, 4ª Southafrican Armoured Cars), 1ª Divisione sudafricana (2 brigate, unità divisionali fra cui un battaglione da ricognizione, un battaglione mitraglieri, 2 reggimenti artiglieria da campagna, un reggimento artiglieria pesante campale, un reggimento controcarri, un reggimento contraerei), 22ª Brigata Guardie, V Brigata Corazzata, supporti di Corpo d'Armata; unità di Armata: 2ª Divisione sudafricana (3 brigate, unità divisionali tra cui un battaglione da ricognizione, un battaglione mitraglieri, 3 reggimenti di artiglieria da campagna); Oasis Group (1 brigata indiana, 2 reggimenti "Southafrica Armoured Cars", 1 reggimento artiglieria controcarri, un reggimento artiglieria contraerei leggera, una batteria da campagna); guarnigione di Tobruch 70ª Divisione britannica su 3 brigate inglesi, una brigata polacca, 1 brigata carri, unità divisionali tra cui 1ª Northumberland Fusiliers, 10 batterie da campagna, 4 batterie controcarri, 4 batterie contraerei leggere, 3 batterie contraerei pesanti, 2 batterie da costa); guarnigione di Marsa Matruh (2ª Brigata sudafricana, unità varie tra cui un reggimento artiglieria da campagna, un reggimento contraerei leggero, un reggimento contraerei pesante); "Long Range Desert Group";
- *Quadro di battaglia del "Panzergruppe Afrika"*: comandante gen. Erwin Rommel: "Deutsches Afrikakorps": 15ª Panzerdivision (3 reggimenti, un gruppo esplorante, 1 reggimento artiglieria, XXXIII gruppo Panzerjäger, unità minori e servizi); 21ª Panzerdivision (2 reggimenti, un gruppo esplorante, un reggimento artiglieria, 2 gruppi Panzerjäger, unità minori e servizi); divisione Afrika (1 reggimento fanteria, 2 battaglioni di fanteria, un battaglione delle oasi, un battaglione guastatori, un reggimento artiglieria celere italiano, un gruppo artiglieria, unità minori e servizi); Divisione Fanteria "Savona" (2 reggimenti di fanteria, un reggimento di artiglieria, unità divisionali tra cui un battaglione mitraglieri, un gruppo squadroni del "Genova" Cavalleria, un battaglione delle oasi tedesco); XXI Corpo d'Armata: divisione "Pavia" (2 reggimenti, 1 reggimento di artiglieria, unità divisionali tra cui un gruppo Lancieri "Aosta" e un battaglione carri leggeri); Divisione "Bologna" (2 reggimenti di fanteria, un reggimento artiglieria, unità divisionali); Divisione "Brescia" (2 reggimenti di fanteria, un reggimento di artiglieria, unità divisionali tra cui un battaglione mitraglieri); Divisione "Trento" (2 reggimenti di fanteria, un reggimento di bersaglieri, un

reggimento di artiglieria, unità divisionali tra cui un battaglione controcarri e armi accompagnamento); supporti di Corpo d'Armata (3° Reggimento Artiglieria Celere, 2 raggruppamenti artiglieria di Corpo d'Armata, 2 raggruppamenti artiglieria di Armata, un raggruppamento Artiglieria guardia alla frontiera, un battaglione guastatorie servizi di Corpo d'Armata);

- *Quadro di battaglione del Corpo d'Armata di manovra*: comandante gen. Gastone Gambarà, Divisione Corazzata "Ariete" (un reggimento bersaglieri, un reggimento carri leggeri, un reggimento carri medi, un reggimento artiglieria, unità divisionali tra cui 2 gruppi di artiglieria); Divisione Motorizzata "Trieste" (2 reggimenti di fanteria, un reggimento bersaglieri, un reggimento artiglieria, unità divisionali tra cui un battaglione controcarri e armi di accompagnamento); Raggruppamento esplorante (2 battaglioni "Giovani fascisti", un battaglione della P.A.I., un battaglione di formazione di carri M13, un battaglione carri leggeri, una compagnia autoblindo e carri L6, una compagnia mitraglieri, un raggruppamento batterie volanti su 3 batterie da 65/17, una da 100/17 e una da 20 mm); supporti di corpo d'armata (3 batterie da 102/35, un battaglione Genio, un gruppo osservazione aerea);
- *carri contrapposti*: 612 britannici e 396 dell'"Asse";
- *automezzi contrapposti*: 20.000 britannici contro 10.000 dell'"Asse";
- *aviazioni contrapposte*: i dati sono incerti: verosimilmente, 650 caccia e bombardieri inglesi, di cui 550 efficienti, ai quali si dovevano aggiungere 74 aerei di Malta, di cui 66 efficienti; 259 caccia e 88 bombardieri italiani, di cui rispettivamente efficienti 193 e 55;
- *fasi principali della operazione*:
 - avanzata britannica su Bir el Gobi e Gahr Saleh (18-19 novembre);
 - combattimenti per l'aeroporto di Sidi Rezegh (20-22 novembre);
 - corsa verso Bir Sheferzen (24 novembre);
 - combattimento di Tajeb el Esem (25 novembre);
 - ritorno italo-tedesco verso Tobruch (26-27 novembre);
 - riconquista di Sidi Rezegh e di Belhamed (29 novembre-1 dicembre);
 - combattimenti di Bir el Gobi (2-7 dicembre);
 - arretramento italo-tedesco sulle posizioni di Ain el Gazala (8-17 dicembre);
 - manovra di ripiegamento su Agedabia (18-24 dicembre);
 - ritirata su Marsa el Brega e caduta di Bardia-Halfaya (2-17 gennaio).
- *Le perdite italiane* in Libia nell'operazione "Crusader" — dal 14 novembre 1941 al 15 gennaio 1942 — furono di 1.945 ufficiali, 2.674 sottufficiali, 34.974 militari di truppa nazionali, 2.492 libici, per complessivi 42.185 uomini, di cui 39.000 dell'armata. Andarono perse 3.200 armi automatiche, 89 mortai da 81, 307 da 45, 63 carri medi, 187 carri leggeri, 25 autoblindo, 320 pezzi contraerei, 584 bocche da fuoco di vario calibro, 5.000 automezzi.

quando l'avanzata ebbe inizio, la separazione si tradusse in una vera dispersione delle forze, con il conseguente indebolimento dello sforzo dell'8^a Armata in tutti i settori.

Gli inglesi si mossero mentre erano in corso da parte degli italiani e dei tedeschi le operazioni per l'assunzione del dispositivo per l'espugnazione di Tobruch. Rommel si lasciò sorprendere, perché si era autoconvinto, in contrapposizione alle vedute e alle informazioni del Superasi, che il ritorno offensivo degli inglesi sarebbe stato ancora lontano e valutò erroneamente i risultati dei combattimenti svoltisi il 24 novembre, pensando di aver battuto le forze inglesi e di poter perciò imbastire un'altra manovra avvolgente nella zona di Sceferzen (a sud di Sidi Omar) per tagliare la ritirata al nemico. Quella della Marmarica fu una grande battaglia che, come disse Cavallero, fu vinta da Rommel, ma che in sostanza fu persa dall'Asse, perché non la si poté alimentare. D'altra parte, gli inglesi l'avevano ingaggiata in condizioni di notevole superiorità, non tanto per il rapporto complessivo di forze di 2 a 1, quanto in fatto di carri armati — 665 inglesi e 556 italiani (308 di cui 162 L) e tedeschi (148) — e di velivoli (700 inglesi e 320 italiani e tedeschi), con la differenza, a favore degli inglesi, di 500 carri armati di riserva, contro nessuna riserva italo-tedesca. Da parte italo-tedesca la battaglia si snodò in due fasi principali: la prima, durata dal 18 novembre al 7 dicembre, fu soprattutto caratterizzata dagli scontri tra le controposte forze mobili; la seconda, dal 9 dicembre al 10 gennaio, fu segnata dai vari momenti di ripiegamento su Ain el Gazala (9-10 dicembre), su Mechili-Tmimi-Derna (16-17 dicembre), su Agedabia (18-25 dicembre), su Marsa el Brega-Marada (1-10 gennaio 1942).

Sulla battaglia si è scritto molto e da molti e l'esito sfavorevole per le forze italo-tedesche venne da alcuni attribuito a errori di Rommel, che certamente vi furono, soprattutto nella condotta, e che risultano bene messi in evidenza nel recente volume del generale Mario Montanari, edito dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano⁽⁸⁾, ma l'errore maggiore fu del generale inglese Neil Ritchie che ebbe a portata di mano il risultato pieno e se lo lasciò sfuggire. Il successo finale fu senza dubbio dell'8ª Armata, ma si trattò più di un successo territoriale che militare vero e proprio, perché Rommel riuscì a portare in salvo tutte le divisioni di fanteria e la sua armata, ancorché questa molto logorata proprio nella componente corazzata. Gli rimasero 60 carri armati, dei quali un terzo leggeri. Non uscì peraltro dalla battaglia annientato, ma ancora in grado di arrestar l'avanzata inglese verso la Tripolitania.

(8) Mario Montanari. *Le operazioni in Africa Settentrionale*. Vol. II. Tobruch (marzo 1941 - gennaio 1942). Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito. Stilografico, Roma, 1985.

Conclusione

Sul piano generale della seconda guerra mondiale, il 1941 fu un anno determinante: l'aggressione tedesca all'Unione Sovietica e quella nipponica agli Stati Uniti.

Nel teatro operativo del Mediterraneo, il corso delle operazioni seguì alterne vicende, ma nel secondo semestre dell'anno gli affondamenti delle navi italiane e i bombardamenti aerei inglesi delle città della Sicilia e dell'Italia meridionale crebbero di volume, mentre il "match" sullo scacchiere nordafricano si chiuse alla fine dell'anno con la vittoria ai punti degli inglesi, ma con un sostanziale nulla di fatto sul piano strategico, anche se si rese ancor più chiaramente manifesto che, qualora non fosse stato sciolto il nodo di Malta, i rifornimenti italo-tedeschi allo scacchiere sarebbero risultati gradualmente sempre più inadeguati, tanto più che la Germania non era intenzionata a costringere la Francia a concedere all'"Asse" la disponibilità dei porti della Tunisia.

Al termine dell'operazione "Crusader", la situazione nello scacchiere nordafricano tornò a essere molto simile a quella del febbraio 1941: le forze italo-tedesche ripiegate esauste su Marsa el Brega, quelle inglesi schierate sulla soglia della regione sirtica, ma con la differenza che, diversamente dal febbraio, l'armata italo-tedesca non era stata annientata. Un'altra analogia fu la nuova sottrazione dallo scacchiere di un'aliquota delle forze inglesi combattenti, che ripeteva quella della primavera del 1941, allora dovuta operare per la costituzione del corpo di spedizione in Grecia, ora resasi necessaria per correre in soccorso del teatro operativo dell'Estremo Oriente, dove era caduta Singapore e la Birmania era in estremo pericolo.

A conti fatti, le operazioni svoltesi nello scacchiere nell'anno 1941 logorarono entrambi gli schieramenti contrapposti, ma risultò chiaro che quella che si trovava più a mal partito era la parte italo-tedesca, per la quale si era aperta la voragine dei consumi della fronte orientale, mentre per la parte inglese, malgrado tutto, si aprivano prospettive più promettenti, perché da allora in poi non sarebbe stata più la sola legge statunitense degli "affitti e prestiti", varata nel marzo 1941, a garantire i rifornimenti — nell'operazione "Crusader", accanto ai carri armati "Matilda" e "Crusader" erano i carri leggeri americani "Stuart" — ma sarebbero state impegnate, prima o poi, le stesse forze americane obbligate a intervenire direttamente nel teatro operativo del Mediterraneo in seguito alla nuova situazione politico-strategico determinatasi in Europa e nell'Estremo Oriente.

Perdite subite dall'Asse in Africa settentrionale dal 15 febbraio al 18 novembre 1941

Italiani:

Caduti: 51 ufficiali, 1.079 sottufficiali e truppa;

Feriti: 85 ufficiali, 4.170 sottufficiali e truppa;

Dispersi: 74 ufficiali, 3.777 sottufficiali e truppa.

Tedeschi:

Caduti: 13 (?) ufficiali e 525 sottufficiali e truppa;

Feriti: 26 (?) ufficiali e 1.631 sottufficiali e truppa;

Dispersi: 10 (?) ufficiali e 671 sottufficiali e truppa.

Libici:

Caduti: 81;

Feriti: 103.

Popolazione civile:

Caduti nazionali: 18;

Caduti arabi: 124;

Feriti nazionali: 63;

Feriti arabi: 129.

Totali:

Italiani: 9.236;

Tedeschi: 2.876;

Civili: 334.

Personale e materiali trasportati dall'Italia in Libia nel 1941

Uomini:

Partiti: 157.221;

Giunti: 143.008;

Non giunti: 14.168 di cui 6.086 tedeschi.

Materiali:

Partiti: 1.016.442 t compresi carburanti;

Giunti: 853.193 t;

Non giunti: 163.249 t.

Carburanti:

Partiti: 198.426 t per Esercito italiano;

Giunti: 82.922 t;

Partiti: 33.876 t per Marina italiana;

Giunti: 24.816 t;

Partiti: 25.677 t per Aeronautica italiana;

Giunti: 20.130 t;

Partiti: 58.811 t per forze tedesche;

Giunti: 47.320 t;

Partiti: 4.065 t per forze tedesche;

Giunti: 3.819 t;

Totale: 233.937 t partiti,

180.625 t giunti.

L'AFRIKA-KORPS

JENS PETERSEN

L'Africa del Nord per lungo tempo non rientrò nell'orizzonte e nei programmi del gruppo dirigente militare e politico della Germania nazionalsocialista. Hitler e Mussolini nei loro colloqui e nei loro contatti prima e dopo il primo settembre 1939 avevano previsto una guerra ed un impegno espansionistico parallelo e ampiamente indipendente. La *"guerra parallela"* progettata da Mussolini, collimava in buona parte con il pensiero militare-strategico di Berlino. Solo che dal punto di vista dell'efficienza, della incisività e dell'immagine pubblica, una tale *"guerra parallela"*, per quanto riguarda il risultato finale, la sconfitta del nemico, aveva molti effetti controproducenti, e sotto certi aspetti risultò una *"assurdità strategica"*⁽¹⁾.

Furono il 10 giugno 1940 e l'entrata in guerra dell'Italia fascista, ad aprire un nuovo teatro di guerra, il Mediterraneo, alla strategia ed all'attenzione dell'opinione pubblica tedesca. Fino a quel momento né navi né aerei tedeschi avevano operato in quella zona. Subito dopo l'inizio della guerra l'Italia stessa dichiarò, *"che considerava il teatro di guerra del Mediterraneo esclusivamente come sua sfera d'influenza e che per conseguenza non desiderava aiuti da chicchessia"*⁽²⁾.

Per dare un sostrato di credibilità fattuale alle affermazioni propagandistiche sulla solidarietà granitica delle potenze dell'Asse, dopo il giugno

(1) Alberto Santoni, Francesco Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1980, p. 25.

(2) *Diario storico del Comando Supremo*, vol. III (1.1.1941-30.4.1941), tomo 2, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, 1989, p. 208.

1940 incominciarono una serie di iniziative militari che dovevano documentare la stretta collaborazione tra le due forze armate: sottomarini italiani stazionati nel porto francese di Bordeaux per la guerra atlantica, bombardieri italiani della Manica come contributo alla battaglia contro l'Inghilterra.

Molti osservatori tedeschi nel 1939/40 avevano aspettato — come tra l'altro la propaganda fascista aveva spesso promesso — una guerra-lampo contro le rimanenti posizioni inglesi nel Mediterraneo, l'occupazione di Malta, attacchi navali e aerei contro Gibilterra, la marcia su Alessandria e l'occupazione di Cipro e dell'Egitto. Secondo quello che scriveva per esempio la rivista "Signal", la Marina italiana era *"una delle più forti del mondo"*. Sull'Aeronautica si poteva leggere, *"dall'entrata in guerra la flotta aerea dell'Impero domina il Mediterraneo. Essa ha dato già prova della sua potenza nella guerra d'Abissinia e in quella di Spagna"*⁽³⁾.

Secondo rapporti fiduciari del giugno 1940 fra la popolazione tedesca era *"molto diffusa ...la convinzione che il soldato dell'impero fascista sia molto migliore di quello della prima guerra mondiale. L'opinione pubblica pone particolare fiducia nell'aeronautica e nella marina italiana, ...mentre combattività e spirito guerriero dell'esercito destano maggiori dubbi. Si aspettano dagli italiani le stesse vittorie lampo come quelle dei soldati tedeschi. ...Ormai gli italiani possono dimostrare se posseggono truppe efficienti"*⁽⁴⁾.

Hitler, con il suo entourage, come tra l'altro Mussolini dopo il crollo della Francia, aveva aspettato la resa di Londra ed una pace di compromesso. Ma le settimane passavano senza alcun segnale di distensione. Perciò dalla fine di giugno cominciò la ricerca di strategie alternative. Nel memorandum di Jodl, capo di Stato Maggiore della Wehrmacht, del 30 giugno, troviamo il primo svolgersi verso il Mediterraneo. Se l'invasione della Gran Bretagna non fosse stata possibile o fosse stata troppo costosa, sarebbe rimasta *"l'intensificazione della guerra alla periferia"*. *"La più efficiente operazione di attacco sarebbe una azione italiana contro il Canale di Suez. Insieme con la presa di Gibilterra si potrebbe chiudere così il Mediterraneo"*. *"Sarebbe*

(3) Signal, n. 9, 10 agosto 1940, p. 7. L'immagine dell'Italia fascista nella propaganda tedesca è trattata in: Jens Petersen, *L'organizzazione della propaganda tedesca in Italia 1939-1943* (di imminente pubblicazione) negli "Annali" della Fondazione Micheletti di Brescia.

(4) Heinz Boberach (a cura di), *Meldungen aus dem Reich, 1938-1945. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes der SS*, Herrsching, Pawlak, 1984, 17 voll., vol. 4, pp. 1246-47.

possibile in misura limitata un sostegno militare per l'Italia e per la Spagna (per esempio attraverso lo sbarramento con mine del Canale di Suez o con la conquista di Gibilterra)''⁽⁵⁾.

Un mese più tardi le speranze tedesche di una condotta aggressiva ed efficace della guerra nel Mediterraneo da parte degli italiani si erano già molto attenuate. In una conferenza militare dei comandanti delle forze armate, il 30 luglio 1940, si arrivò alla conclusione che *"con l'Italia non sono realizzabili grandi cose. L'offensiva contro l'Egitto non avrà risultati decisivi, se rimarrà solo in mano italiana. La dipendenza dell'Italia da ristrettezze economiche e la mancanza di spirito offensivo impediscono un contributo decisivo"*⁽⁶⁾.

Perciò, fra le diverse possibilità di una strategia periferica, Brauchitsch e Halder proponevano di sostenere con divisioni corazzate l'offensiva italiana contro l'Egitto. *"In tal modo potremmo colpire gli inglesi decisamente nel Mediterraneo ... e dare un aiuto agli italiani per la costruzione di un proprio impero mediterraneo"*⁽⁷⁾.

La stessa idea di un impegno mediterraneo fu proposta con maggiore incisività dal comando supremo della marina e in particolare da Raeder. Dal settembre 1940 Raeder in colloqui con Hitler e in diversi promemoria sviluppò in modo particolareggiato la concezione di una strategia periferica che doveva colpire l'Inghilterra tramite l'eliminazione delle sue posizioni nel Mediterraneo occidentale ed orientale. La forma più elaborata di tale strategia periferica si trova in un promemoria consegnato a Hitler il 14 novembre 1940, quando la debolezza dell'alleato italiano divenne palese. Raeder propose di incentrare lo sforzo maggiore contro l'Inghilterra nel Mediterraneo, di conquistare l'Egitto e di cacciare via gli inglesi dal vicino Oriente⁽⁸⁾. Per Raeder il Mediterraneo esercitò un'attrazione quasi travolgente. Era l'unico teatro di guerra, dove la sostanziale debolezza numerica della marina tedesca poteva essere compensata dall'aeronautica e in parte dall'esercito. La conquista di Gibilterra, di Malta e di Alessandria avrebbe pesato più di una grande battaglia navale vinta.

(5) Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, vol. 3: *Der Mittelmeerraum und Südosteuropa*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1984, pp. 179-180.

(6) Franz Halder, *Kriegstagebuch*, Stuttgart, Kohlhammer, 3 voll., 1962-1964, vol. 2, p. 45.

(7) Ibid., p. 47.

(8) Charles B. Burdick, *Unternehmen Sonnenblume. Der Entschluss zum Afrika-Feldzug*, Neckargemünd, Kurt Vowinkel, 1972, p. 49.

Rendere il Mediterraneo *"la tomba della flotta inglese"* risultò per i successori di Tirpitz una prospettiva seducente.

Ma su tutto questo dibattito interno gravava già dall'estate del 1940 l'ombra di una invasione dell'Unione Sovietica. Già il 31 luglio 1940, Hitler aveva sviluppato nei confronti dei suoi generali la tesi che solo attraverso la distruzione della Russia fosse possibile scoraggiare definitivamente l'Inghilterra e costringerla alla pace⁽⁹⁾.

La prima idea di un impiego di forze corazzate tedesche in Libia indusse a chiarire all'interno i problemi e le chances di un tale impegno. Già le riflessioni di Warlimont e di Jodl intaccarono fortemente il concetto di *"guerra parallela"*. Jodl chiudeva il suo promemoria, dicendo che la lotta doveva essere condotta *"non uno accanto all'altro ma in stretta collaborazione"* (*"nicht nebeneinander, sondern miteinander"*). Tutti i progetti particolari dovevano essere subordinati allo scopo primario, la sconfitta dell'Inghilterra. *"Dobbiamo combattere non per singoli obiettivi bellici ma per la vittoria"*⁽¹⁰⁾.

Alla fine dell'agosto 1940 il generale Ritter von Thoma, comandante della III Divisione corazzata, fu mandato in Libia per rendersi personalmente conto delle eventuali difficoltà logistiche e dell'impiego di unità tedesche in quel terreno sconosciuto⁽¹¹⁾.

Il 5 settembre Hitler offrì ufficialmente a Roma l'invio di consistenti forze corazzate per compensare la penuria di carri armati nelle armate di Graziani, offerta declinata decisamente da parte del Comando Supremo italiano. Come controproposta Roma chiese l'invio di moderno materiale bellico: carri armati, artiglieria, camion ecc.; richiesta respinta con altrettanta decisione da parte tedesca. Sembrava un dialogo tra sordi, mentre passavano le settimane e le posizioni inglesi si rafforzavano potentemente.

Nel frattempo i rapporti di Rintelen, addetto militare a Roma e generale di collegamento con le Forze Armate italiane, diventavano più pessimistici. Il 10 settembre Rintelen scrisse che le truppe italiane sotto il comando di Graziani erano numerose ma mancavano di armamenti moderni. Non ci si poteva aspettare da loro una grande offensiva verso l'est⁽¹²⁾.

(9) Halder, *Kriegstagebuch*, cit., vol. 2, p. 49.

(10) *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht*, vol. 1, Frankfurt/M., Bernard & Graefe, 1965, pp. 31, 32.

(11) Burdick, *Sonnenblume*, cit., p. 26.

(12) Ibid.

Il problema della Libia fu discusso nell'incontro tra Hitler e Mussolini il 4 ottobre 1940 al Brennero. Hitler offrì, ma in modo generico, forze corazzate e bombardieri di picchiata per la guerra in Libia. Ma Mussolini dichiarò che per la seconda fase dell'offensiva che doveva portare il fronte fino a Marsa Matruh, bastavano le forze italiane. Soltanto per la terza fase, l'attacco a metà novembre contro Alessandria, richiedeva un centinaio di carri armati tedeschi⁽¹³⁾.

Di fatto Mussolini stesso e i suoi generali sperando *"in una Italia che farà da sé"*, scoraggiarono fino alla fine dell'autunno 1940 ogni impegno militare tedesco nel Mediterraneo.

Il 4 novembre Hitler, dopo aver sentito i risultati della missione von Thoma in Libia, decise di sospendere completamente i preparativi per il trasferimento di forze armate nell'Africa del Nord. Von Thoma aveva delineato un quadro abbastanza deludente dell'efficienza, dello spirito combattivo e dei preparativi logistici della decima armata italiana in Libia.

Questa situazione di stallo cambiò nell'arco di poche settimane a causa del tentato e poi fallito attacco italiano alla Grecia, del Pearl Harbor italiano a Taranto, e dell'inizio della offensiva britannica contro le armate di Graziani in Cirenaica, che condusse nell'arco di due mesi alla perdita di tutta la Cirenaica, alla capitolazione di Tobruk e alla distruzione di più di dieci divisioni italiane. Si palesò in tutta la sua pericolosità l'inaspettata debolezza militare dell'Italia fascista. Si trattò di un *"avvenimento-chiave"* della politica italiana nella seconda guerra mondiale. In queste settimane a cavallo tra il 1940 e il 1941 finì praticamente il disegno e il sogno di una potenza italiana grande ed egemonica, padrona del Mediterraneo. Finì anche la concezione di una *"guerra parallela"* indipendente dal più potente alleato tedesco.

Questo shock militare e morale portò alla prima profonda crisi dell'alleanza dell'Asse. I dirigenti militari e politici tedeschi vedevano il fallimento degli italiani con un misto di sbigottimento, rabbia, disprezzo, paura e segreta soddisfazione. La debolezza dell'alleato minacciò anche le posizioni vittoriose della Germania hitleriana e dava nuove speranze al nemico inglese. Ribbentrop parlò di un grave incrinamento del prestigio italiano e di ripercussioni incalcolabili sulle posizioni delle potenze dell'Asse in Europa. Lo sviluppo catastrofico delle operazioni militari italiane destò

(13) *Akten zur deutschen auswärtigen Politik 1918-1945*, serie D: vol. XI, 1, Bonn, 1964, protocollo del colloquio tra Hitler e Mussolini 4 ottobre 1940, p. 219 (da ora in poi: ADAP).

in Raeder gravi apprensioni. La cacciata della flotta inglese dal Mediterraneo non sarebbe stata più realizzabile. Nei gruppi dirigenti a Berlino nessuno, neanche i pessimisti più neri, si erano aspettati una tale debolezza militare dell'alleato⁽¹⁴⁾. L'immagine dell'Italia fascista nell'opinione pubblica tedesca era molto variegata. Esisteva molto scetticismo all'interno dei ceti dirigenti tradizionali, burocrazia, economia, esercito, al contrario stima e apprezzamento della nuova Italia dinamica, potente, fascista, nella Marina, nell'Aeronautica, in una parte della NSDAP, e nella gioventù. Hitler stesso si era fatto garante della nuova Italia fascista ed imperialista, futura dominatrice del Mediterraneo. Perciò il cedimento di questa Italia fu per Hitler una cocente sconfitta interna, di cui troviamo qualche riflesso indiretto nel dibattito interno alla classe dirigente nazionalsocialista. D'altro canto le catastrofi ridimensionavano le aspirazioni territoriali ed egemoniche dell'alleato. Si poteva sperare che queste dure lezioni della storia potessero dare uno *shock* salutare a tutta la compagine politica, militare e psicologica dell'Italia fascista.

Nel gruppo dirigente militare tedesco si fece strada l'idea che tutta la direzione della guerra nel Mediterraneo, per salvare il salvabile, dovesse passare in mani tedesche: comando supremo unificato italo-tedesco, diretto da un maresciallo tedesco, la flotta italiana sotto comando di Berlino. L'ammiraglio Weichold, l'ufficiale di collegamento della Marina a Roma, bombardava i suoi superiori con rapporti pessimistici sullo spirito di inattività, di disorganizzazione e di fatalismo della Marina italiana⁽¹⁵⁾.

Hitler stesso giudicò l'aggressione della Grecia un gravissimo errore che avrebbe capovolto tutta la situazione strategica nel Mediterraneo orientale. Gli inglesi a Creta rappresentavano una diretta minaccia aerea contro gli impianti petroliferi in Romania. Nella rabbia del primo momento Hitler disse che gli italiani adesso dovevano sopportare da soli le conseguenze della loro incredibile leggerezza. Nella "Weisung" n. 18 del 12 novembre, Hitler ordinò che tutti i preparativi pratici per l'impresa nordafricana dovessero essere sospesi⁽¹⁶⁾.

(14) *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, cit., p. 217.

(15) Walter Baum, Eberhard Weichold, *Der Krieg der 'Achsenmächte' im Mittelmeer-Raum. Die Strategie der Diktatoren*, Göttingen, Musterschmidt, 1973, passim.

(16) Walther Hubatsch (a cura di), *Hitlers Weisungen für die Kriegführung 1939-1945*, Koblenz, Bernard & Graefe, 1983, p. 70.

Anche Keitel e Badoglio che si incontrarono a metà novembre a Innsbruck, concordarono che un impiego di forze corazzate tedesche in Libia non fosse necessario. Gli italiani adesso accettarono invece l'impiego, per un certo periodo, di aerei tedeschi da basi siciliane. Con il programma *Mediterraneo* furono spostate unità del decimo "Fliegerkorps" in Sicilia da dove (dal 1 gennaio 1941 in poi) incominciarono a bombardare Malta e a combattere la navigazione inglese nel Mediterraneo centrale⁽¹⁷⁾.

Con il crollo della decima armata italiana, durante le lunghe settimane di dicembre, tutto il problema dell'impiego di forze tedesche in Libia, proposto ben quattro volte da Hitler dall'agosto 1940 in poi, cambiò carattere. Da azione offensiva contro l'Egitto e contro le basi della flotta inglese diventò potenzialmente azione di salvataggio per un'Italia fascista umiliata, che ormai doveva temere la perdita di tutta la costa nordafricana. Hitler stesso temeva perfino un forte indebolimento del regime fascista e vedeva in pericolo la posizione di Mussolini stesso. Dopo la perdita della costa nordafricana Londra poteva porre l'Italia di fronte ad un "aut-aut": o pace separata e salvataggio dei possedimenti coloniali o fortissimi bombardamenti aeronavali con la possibilità di sbarchi in Sicilia o Sardegna⁽¹⁸⁾. Si trattò di uno scenario, che per molti versi assomigliò a quello della primavera del 1943, con la differenza, che il gruppo dirigente italiano era ancora in grado di agire autonomamente, grazie alla possibilità di una pace separata.

Il 20 dicembre 1940 arrivò finalmente il segnale verde da Roma. Mussolini richiese l'invio di una grande unità corazzata della dimensione di una o due divisioni. Inoltre propose la consegna di artiglieria, cannoni antiaerei, camion ed altro materiale per 10 divisioni⁽¹⁹⁾. Per Mussolini dev'essere stata una confessione umiliante che metteva definitivamente fine alla formula della "guerra parallela". Solo una settimana dopo, Marras, addetto militare a Berlino, doveva confessare che la Cirenaica non era più difendibile e senza aiuto tedesco molto probabilmente si sarebbe persa tutta l'Africa del Nord⁽²⁰⁾.

Adesso tutti i preparativi del progetto "Sonnenblume" ("Girasole") dovevano essere accelerati. Berlino pose due condizioni: 1) che la difesa

(17) Karl Gundelach, *Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer 1940-1945*, 2 voll., Frankfurt/M., Bern, Lang, 1981.

(18) *Kriegstagebuch*, vol. 1, cit., p. 300.

(19) ADAP, serie D, vol. XI, 1, p. 765.

(20) *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, cit., p. 219.

di Tripoli non dovesse limitarsi ad una stretta testa di ponte intorno alla città senza aeroporti sicuri, ma dovesse comprendere una zona più vasta almeno fino a Sirte; 2) che il comando delle truppe inviate dovesse rimanere in mano tedesca. Anche le truppe italiane corazzate sarebbero dovute passare sotto questo comando. Anche se l'alta direzione delle forze armate alleate in Nordafrica fosse rimasta in mano italiana, il comando pratico al fronte sarebbe passato ad un generale tedesco. Come comandante dello "Sperrverband" l'OKW aveva previsto il generale von Funck. Hitler invece pensava ad un soldato di grande dinamismo e nominò un giovane generale, comandante di divisione, Erwin Rommel.

Rommel fu un outsider dell'*establishment* militare tedesco. Egli proveniva da un ambiente borghese della Germania del Sud e non aveva fatto una carriera nello Stato Maggiore. Il suo nome era strettamente legato alla catastrofe di Caporetto. Come capitano si era guadagnato il *Pour le Mérite* con la conquista del Matajor. Hitler l'aveva conosciuto nel 1934. Guadagnatosi la sua fiducia, Rommel aveva comandato il 'Führerhauptquartier' nel marzo e nel settembre del 1939 in occasione della campagna in Polonia. Nel maggio/giugno 1940 Rommel diresse la settima divisione corazzata, punta di diamante della quarta armata, che raggiunse per prima la Manica. Rommel era un uomo molto intraprendente, di tipo garibaldino, pieno di fantasia e di intuizioni tattiche, che spesso faceva di necessità virtù e che riteneva l'attacco a sorpresa la miglior difesa⁽²¹⁾, Hitler scrisse a Mussolini che gli avrebbe mandato "il più audace e temerario generale fra le forze corazzate tedesche"⁽²²⁾.

L'establishment militare diffidava di Rommel ed in parte lo odiava. Lo Stato Maggiore dell'Esercito, e qui in particolare, il generale Halder giudicarono Rommel una scelta sbagliata. Nella crisi di maggio, quando le truppe italo-tedesche — nemmeno dopo tre assalti costosissimi — erano riuscite ad espugnare Tobruk, Halder mandò il generale Paulus ad indagare sull'operato di Rommel.

Halder allora scrisse nel suo diario che Rommel, favorito di Hitler, era "morbosamente ambizioso". "I suoi difetti di carattere lo rendono un personaggio sgradevole e brutale"⁽²³⁾. Nessuno osava criticarlo a causa del suo rap-

(21) Su Rommel, cf. David Irving, *Rommel. Eine Biographie*, Hamburg, Hoffmann und Campe, 1979; Ralf Georg Reuth *Erwin Rommel*, München, Piper, 1987.

(22) Reuth, *Rommel*, cit., p. 34.

(23) Irving, *Rommel*, cit., p. 140.

porto fiduciario con Hitler. Questa fu anche la ragione per cui tutti i tentativi di silurarlo fallirono. Il tentativo del comando supremo dell'Esercito di intrappolare Rommel tramite l'istituzione di un comando di collegamento (invio del generale Gause nell'estate del 1941), comportò una piena vittoria di Rommel ed il passaggio del teatro della guerra nordafricana sotto la responsabilità diretta dell'OKW, cioè direttamente dipendente da Hitler.

Un'altra ragione, per cui Rommel era inviso all'establishment militare, era il suo rapporto diretto ed intenso con l'apparato di propaganda del regime. Il mito di Rommel si basava in parte su una sapiente strategia del personaggio stesso. Rommel intrattenne ottimi rapporti con il ministero della propaganda e con Goebbels stesso. Si circondò di uno stuolo di giornalisti, fotografi ed altri rappresentanti dei mass-media. Collaborò volentieri a ricostruire l'immagine delle sue imprese. Il film "Campagna in Occidente", sulla guerra in Francia, nacque con la sua collaborazione.

Con la spedizione dell'Afrika Korps per i due alleati si pose, per la prima volta, il problema di una guerra di coalizione, impresa mai facile perfino tra alleati abbastanza affini (come dimostrano gli esempi di Francia-Inghilterra 1939-40 o Inghilterra-Stati Uniti 1940-45). Tra due alleati come Roma e Berlino, diversissimi per peso politico e militare, cultura di governo, atteggiamenti mentali, aspettative dell'opinione pubblica, ecc. i problemi dovevano essere tremendi. La situazione divenne ancora più complessa a causa del fatto che, ufficialmente, le due potenze si trovarono in una perpetua luna di miele: in ogni occasione possibile veniva riconfermata ufficialmente la comunanza ideologica, la "*completa solidarietà*" degli interessi, la profonda amicizia nel senso di una armonia prestabilita. Né nel campo politico, né in quello militare esistevano meccanismi istituzionalizzati per palesare, discutere e risolvere intenzioni ed interessi divergenti e contrasti aperti. In ultima istanza la conflittualità nascosta ed aperta doveva comporsi nel rapporto fiduciario tra i due dittatori.

In questo senso Hitler scrisse il 5 aprile 1941 a Mussolini, alla vigilia dell'invasione della Grecia, che era necessario "*arrivare ad un impiego delle nostre forze, che deve essere chiaro, ben ponderato ed accordato*". Come *modus procedendi* Hitler propose che lui mandasse le sue *Weisungen* (gli ordini) in veste di *raccomandazioni e consigli* direttamente a Mussolini, che poi doveva trasformarli in ordini per le Forze Armate italiane⁽²⁴⁾.

(24) ADAP, *cit.*, vol. XII, 1, n. 281, 5 aprile 1941, Hitler a Mussolini.

Da un tale rapporto di sottomissione non poteva nascere una relazione di stretta collaborazione basata sulla fiducia. Non nacquero mai organi esecutivi di conduzione bellica integrata, come per esempio il *Joint Chiefs of Staff* da parte inglese ed americana. Il primo comitato integrato italo-tedesco fu quello che doveva progettare la presa di Malta. E siamo già alla primavera del 1942. D'altro canto Mussolini non era il semplice *Gauleiter* di Hitler in Italia. Hitler osservò scrupolosamente tutti gli aspetti esterni della sovranità italiana. Si oppose a lungo a tutte le richieste dei suoi militari di ingerenza diretta e di guida della guerra nel Mediterraneo. Se perciò la cooperazione politico-militare ai più alti livelli di comando funzionò male o non esistette affatto, a livello più basso fu speso da tutte e due le parti un gran capitale in buona volontà, sacrificio, collaborazione e spirito di abnegazione.

A Berlino i responsabili si erano resi conto che con la spedizione dell'Afrika Korps si apriva la vera e propria fase di guerra di coalizione. Con ciò dovevano nascere per forza nella realtà di ogni giorno una miriade di problemi pratici, psicologici, comportamentali ecc.. Nel febbraio del 1941 Hitler diresse un appello a tutte le forze tedesche destinate a teatri di guerra italiani che è di grande interesse, e merita una citazione più ampia. Hitler ammonì: *"Le truppe tedesche che combattono nel Mediterraneo fianco a fianco con i nostri alleati debbono essere consapevoli dell'alto compito militare e politico assegnato loro. Sono destinate a dare un aiuto psicologicamente e militarmente considerevole ai nostri alleati che combattono su tutti i teatri di guerra contro una forte superiorità nemica e che non dispongono di armi moderne in modo sufficiente a causa del limitato potenziale industriale dell'Italia. Possono essere giustamente fieri del loro valore e dei risultati raggiunti ma debbono evitare qualsiasi atteggiamento di alterigia che potrebbe offendere. Debbono guadagnarsi la stima e l'approvazione degli alleati solamente attraverso il loro operato, la loro disciplina, l'audacia esemplare e la loro professionalità militare"* (25).

Rommel aveva a disposizione due divisioni tedesche, la quinta divisione leggera con un certo apporto di carri armati e la quindicesima divisione corazzata. Gli ultimi reparti di questa unità arrivarono a Tripoli soltanto nel maggio del 1941. Le due unità con altre formazioni ausiliarie, formarono insieme l'Afrika Korps, un corpo di spedizione che numericamente rimase per tutto il periodo della sua attività di dimensioni modeste

(25) Hubatsch, *Hitlers Weisungen*, cit., p. 99.

e non superò i 70.000 uomini. L'Afrika Korps era però altamente meccanizzato, attrezzato con armi moderne e, anche galvanizzato dal suo comandante carismatico, aveva sviluppato ben presto un forte spirito di corpo. La guerra nel deserto, con i suoi scenari romantici, con i suoi rapidi spostamenti, le sue sorprese tattiche e strategiche e la sua imprevedibilità, attirò il grande interesse dell'opinione pubblica tedesca, eccitato anche da una sapiente regia goebbelsiana, che orchestrò un grande *battage* propagandistico intorno a questa guerra inconsueta e in parte folcloristica. Tutte le nostalgie coloniali ancora presenti nella società tedesca rivivificarono in questa esperienza. Rommel sembrò un nuovo Lettow-Vorbeck, generale tedesco della prima guerra mondiale, che come comandante militare della colonia tedesca "Africa Orientale" con una tattica di rapidi spostamenti, di improvvisazioni e di sorprese, aveva sfidato per cinque lunghissimi anni gli inglesi, che lo avevano attaccato con una schiacciante superiorità, senza mai capitolare.

Nella letteratura si trova spesso il parere che l'Afrika Korps sia stato un insieme di reparti particolarmente scelti ed addestrati per una guerra nel deserto. In verità questa è una leggenda infondata.

Dopo il 1919 non esistevano più colonie tedesche. Perciò vennero a mancare anche le esperienze pratiche della vita coloniale. Restava tutta una corrente di filocolonialismo, di speranze di poter ricostituire, dopo una nuova guerra vittoriosa, un impero coloniale nell'Africa centrale. Ma per gli scopi pratici della costituzione dell'Afrika Korps questa tradizione serviva poco. Di fatto, quando nell'estate del 1940 apparve per la prima volta il progetto di un impegno tedesco nel deserto, l'OKW costituì un gruppo di ricerca sotto la direzione del maggiore generale Kirchheim, che doveva studiare i problemi pratici *in loco*. Questo tentativo fallì, perché il Comando Supremo Italiano gli rifiutò il permesso d'entrata.

Più tardi le missioni del generale Thomas nell'ottobre del 1940 e del generale von Funck nel gennaio del 1941 dettero indicazioni preziose. Anche l'addetto militare tedesco a Roma, il generale von Rintelen, che aveva visitato la Libia già nel 1938, cercò di informarsi autonomamente sul carattere particolare della guerra nel deserto.

Ma all'atto pratico i difetti della preparazione erano numerosi e riguardavano tutto il funzionamento del corpo di spedizione, dal trasporto fino al funzionamento dei motori, al vitto, al vestiario, alla salute al sistema sanitario ecc.. Per dare qualche esempio: i responsabili avevano avuto

l'impressione che i motori Diesel nel deserto non potessero funzionare. Perciò la quinta divisione era attrezzata con motori a benzina. In realtà i motori Diesel erano molto più adatti per questo tipo di impiego. Altri errori riguardavano i cingoli, i filtri d'aria, le gomme, i sistemi di raffreddamento, il vestiario ⁽²⁶⁾.

Lo scopo di questa relazione non è raccontare dettagliatamente lo svolgimento delle operazioni durante l'anno 1941. Hitler e l'OKW avevano progettato fino all'autunno del 1941 soltanto un'azione di salvataggio delle posizioni italiane in Tripolitania e lo spostamento del fronte verso l'Est fino a El Angheila. Rommel intuì che la guerra nel deserto offriva ottime chances per una strategia di velocità con l'impiego di armi moderne, carri armati, gruppi di artiglieria d'assalto, lanciatori di nebbia, reparti autonomi di esploratori corazzati e con forze aeree. *"È con la distribuzione delle nominate armi moderne che si può riportare un successo anche contro forze superiori"* ⁽²⁷⁾. Perciò già a metà marzo, meta di Rommel non fu solo la riconquista della Cirenaica. Egli puntava più in alto. *"Lo scopo di una operazione di attacco può essere solo il cuore dell'Egitto (Alessandria-Cairo-Canale di Suez)"* ⁽²⁸⁾. L'annientamento delle forze anglo-australiane doveva essere realizzato attraverso una tattica di sorpresa, condotta con inaudita energia e celerità, e con rapidi accerchiamenti, sorpassi e attacchi dai fianchi.

Il carattere geografico della Cirenaica, con l'insenatura della Gran Sirte e il *"balcone sul Mediterraneo"*, cioè la Cirenaica settentrionale quasi peninsulare, con la catena montuosa del Gebel el Achdar, fece sì che tutta la zona non potesse essere difesa né contro un attacco da Est né contro uno da Ovest. L'offensiva, iniziata negli ultimi giorni di marzo, portò entro una settimana alla riconquista di buona parte della Cirenaica. Le truppe italo-tedesche l'8 aprile raggiunsero i dintorni di Tobruk. Una settimana più tardi la fortezza era circondata ed i primi reparti di ricognizione avevano raggiunto la frontiera italo-egiziana.

Fu nello stesso momento quando, il 6 aprile, incominciò l'attacco tedesco contro la Grecia e la Jugoslavia, che nell'arco di due settimane portò alla capitolazione di Atene e di Belgrado e successivamente, con la conquista di Creta, ad un capovolgimento completo della situazione strategica in tutto il bacino del Mediterraneo orientale.

(26) Per questi aspetti vedi Burdick, *Sonnenblume*, cit., passim.

(27) *La prima controffensiva italo-tedesca in Africa settentrionale (15 febbraio-18 novembre 1941)*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1974, p. 316.

(28) Ibid., p. 315.

Utilizzando lo slancio della sua avanzata, Rommel cercò di conquistare anche la fortezza di Tobruk. Ma questi tentativi costosissimi in uomini e mezzi, che durarono fino ai primi giorni di maggio, rimasero senza risultati. Forze leggere occuparono nel frattempo Bardia, Sollum e il passo di Halfaya.

I due tentativi del comandante inglese Wawell di sfondare il fronte a Sollum e di togliere l'assedio di Tobruk — le imprese di "Brevity" e di "Battleaxe" — fallirono con perdite notevoli di aerei e di carri armati.

Il teatro di guerra nordafricano, nell'estate 1941, si trovava del tutto sotto l'impatto dell'invasione dell'Unione Sovietica, incominciata il 21 giugno. In tutti i piani strategici del comando supremo tedesco la conquista della Russia si sarebbe dovuta concludere dopo quattro mesi, al più tardi nell'autunno del 1941. Questa guerra assorbì tutte le forze e le risorse disponibili. Soltanto la vittoria all'Est avrebbe liberato mezzi e energie per la guerra nel Mediterraneo. La grande svolta di Mosca nell'inverno 1941/42 impedì una tale prospettiva.

La nuova offensiva inglese contro il fronte di Sollum, iniziata da Auchinleck il 18 novembre 1941, colse gli italiani e Rommel di sorpresa. Nonostante diversi successi difensivi, alla lunga la pressione offensiva degli inglesi risultò troppo forte per essere contenuta. L'otto dicembre Rommel si vide costretto a togliere l'assedio di Tobruk. Poco più tardi egli si decise a sgomberare tutta la Cirenaica. Questa decisione unilaterale presa senza consultare l'alto comando italiano, condusse ad una grave crisi nel rapporto tra gli alleati. Bengasi fu sgomberata il 25 dicembre, El Agheila il 3 gennaio 1942. Un giorno prima aveva capitolato la guarnigione di Bardia. Sembrava quasi un *déjà vu* degli avvenimenti del dicembre 1940.

A metà gennaio del 1942 le forze italiane e tedesche erano ritornate quasi nello stesso punto dal quale erano partite nel marzo del 1941.

Ma allo stesso tempo molti fattori esterni stavano cambiando. L'attacco giapponese contro Pearl Harbor e l'inizio della guerra nel Pacifico ebbero forti ripercussioni sul teatro di guerra mediterraneo. Per ordine di Hitler la presenza di sottomarini tedeschi nel Mediterraneo venne talmente intensificata che nel dicembre del 1941 il loro numero superò quello dei sottomarini operanti nell'Atlantico. Da quando, nel novembre, era svanito la speranza di poter concludere la guerra contro l'Unione Sovietica entro l'anno, anche la stabilizzazione della situazione mediterranea richiese nuova attenzione. Di nuovo, come già un anno prima, Hitler

cominciò a temere un rovescio della situazione interna italiana. *“Un cambiamento del governo in Italia”*, disse alla fine di ottobre, *“sarebbe la fine del regime fascista. L'Italia poi passerebbe inevitabilmente dalla parte dei nostri nemici”*⁽²⁹⁾.

Perciò si doveva correre ai ripari. Il Tivertes Fliegerkorps fu trasferito alla fine dell'anno nelle basi siciliane. Dal 15 dicembre ricominciarono nuovamente gli attacchi aerei contro Malta e contro il naviglio inglese in rotta tra est ed ovest. Perciò la perdita inaspettata e dolorosa della Cirenaica fu accompagnata da rinascenti, segrete speranze. Nella sua lettera di fine anno a Mussolini Hitler scrisse: *“Se noi riusciamo a fornire ai nostri reparti nuovi mezzi corazzati, ci possiamo aspettare, anche sorprendentemente presto, un cambiamento della situazione, che Churchill oggi neppure sognerebbe”*⁽³⁰⁾. Ma questa è storia del 1942 che sarà l'oggetto del convegno dell'anno prossimo.

(29) Reuth, *Rommel, cit.*, p. 114.

(30) ADAP, *cit.*, serie E, vol. I, Hitler a Mussolini, 29.12.1941, p. 110.

IL PROBLEMA DEI CONVOGLI E LA GUERRA PER MARE

LA GUERRA PER MARE E IL PROBLEMA DEI CONVOGLI

GIORGIO GIORGERINI

Aspetti della guerra navale nel Mediterraneo

Dal 1923 al 1936 la pianificazione di guerra della Regia Marina prese in attenta Considerazione la probabilità assai elevata di un conflitto contro la Francia appoggiata da qualche alleato balcanico, quale la Jugoslavia e/o la Grecia. L'ipotesi di guerra sul mare raffigurava la ricerca del grosso navale avversario per ingaggiarlo in combattimento e tentarne la distruzione. Nell'ipotesi prospettata, la guerra al traffico, problema di prevalente importanza e che qui interessa, avrebbe assunto aspetti particolari perché si riteneva di poter mantenere aperte in qualche modo le linee di comunicazione attraverso il Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra sia con mezzi nazionali scortati sia con altri protetti da bandiera neutrale (contrabbando di guerra). La probabilità che la Marina francese fosse nelle condizioni di esercitare un blocco delle linee di comunicazione era esclusa o ritenuta piuttosto remota, considerate le condizioni di relatività e di equilibrio tra le due flotte.

Data questa ipotesi di conflitto come la più realistica, in contemporanea era ritenuta irrealistica quella di una guerra contro una coalizione anglo-francese. Nel primo caso il problema delle operazioni per la difesa del traffico e delle rotte di comunicazione tra le coste italiane e quelle libiche era ritenuto di seconda priorità. Nel caso di una coalizione anglo-francese, invece, era addirittura escluso che la Marina italiana fosse nelle condizioni di poter mantenere un qualche collegamento con la Libia.

Quando la politica estera e le relazioni internazionali italiane assunsero decisamente un carattere anche antibritannico, lo Stato Maggiore della

Regia Marina, e si era intanto giunti alla fine del 1938, dovette affrontare, sempre in sede di pianificazione, l'esigenza dell'Esercito di trasportare un corpo di spedizione in Africa settentrionale e quindi rifornirlo di mezzi, rifornimenti e uomini. Cominciò solo allora a farsi chiara l'idea, anzi la coscienza, che tutta la lunga preparazione degli anni precedenti non trovava rispondenza con la realtà dell'immediato domani. Navi, mezzi, piani, addestramento, tattiche predisposti in anni di impegnativo lavoro si trovarono allora a doversi adeguare ad una scontata situazione bellica diversa da quella per cui erano stati preparati. Non più quindi l'eventualità o la ricerca di scontri tra i grossi navali o di grandi battaglie, bensì uno stillicidio di azioni difensive per proteggere navi mercantili cariche di rifornimenti per l'armata operante oltremare. Inoltre, tutto concentrato in un piccolo spazio di mare compreso tra la Sicilia e le coste libiche.

Questa realtà intravista da pochi e non certo dal vertice, non influì comunque tanto da far recedere da scelte e decisioni prese a suo tempo. Provocò solo la decisione, del novembre 1938, di studiare il problema dei rifornimenti all'Africa settentrionale. Lo studio del novembre 1938, noto come D.G. 10/A2, fu preparato dall'Ufficio Piani dello Stato Maggiore della Marina tenendo conto delle esigenze dichiarate dell'Esercito e dell'Aeronautica che in caso di guerra avrebbero richiesto il trasporto in Africa settentrionale di uomini e materiali in questa misura:

- a) per completare le Grandi Unità già dislocate in Libia: 42.000 uomini, 5.600 automezzi, 12.000 tonnellate di materiali;
- b) corpo di spedizione da trasportare in Libia a guerra dichiarata: 136.000 uomini, 13.000 automezzi e veicoli da combattimento, 5.000 quadrupedi, 63 aerei da caccia smontati, 50.000 tonnellate di materiali;
- c) per rifornire mensilmente il corpo di spedizione e la popolazione: 6.500 uomini, 220 automezzi, 75 quadrupedi, 113.000 tonnellate di materiali, 40 aerei da caccia smontati.

Lo studio determinava che per il trasporto dei soli complementi sarebbero stati necessari quindici giorni in periodo di pace o nel periodo immediatamente prebellico; per quello del corpo di spedizione sarebbero occorsi teoricamente sessantacinque giorni da prolungarsi in pratica al doppio in considerazione dello scontato contrasto aeronavale avversario. Ogni convoglio avrebbe dovuto fruire della scorta diretta e indiretta di tutte le forze navali ed aeree disponibili. Quest'ultima condizione già rivelava quanto rischiosa e complessa si presentasse la protezione e la continuità del traffico tra l'Italia e l'Africa settentrionale.

Il previsto impiego delle forze navali principali a copertura del traffico comportava già in principio il riconoscimento di uno stato di inferiorità di fronte al nemico che avrebbe imposto con qualsiasi tipo di azione offensiva l'assunzione da parte italiana del grosso rischio di perdere preziose unità della squadra da battaglia solo per proteggere i convogli. Infatti il tipo di scontro che si sarebbe avuto sarebbe stato più vicino all'originalità e alla spregiudicatezza della guerra di corsa che non agli schemi classici delle tattiche di battaglia tra navi principali che, oltretutto, l'avversario avrebbe potuto fare a meno d'impiegare lanciando all'attacco formazioni navali leggere.

Seguendo il principio che il traffico iniziale e quello successivo con la Libia, per avere buone probabilità di mantenimento, avrebbe dovuto essere protetto da tutte le forze aeronavali disponibili, il piano del 1938 definì che, esaurito il trasporto dei complementi e del corpo di spedizione, sarebbe poi occorso un grande convoglio mensile per i previsti rifornimenti. Questa misura avrebbe consentito al grosso aeronavale di fare massa protettiva intorno ai piroscafi, cosa impossibile o difficile — nel caso di presenza difensiva indiretta — se il traffico fosse stato frazionato in tanti piccoli convogli. Come si vedrà in seguito la pratica adottata fu il contrario di quella prevista, e parte della critica si appunta su questa deviazione per porre sotto accusa la condotta del convogliamento. D'altra parte la raccomandazione fatta nel documento del 1938, veniva subito ridimensionata nello stesso con la richiesta di accumulare in Africa sin dal tempo di pace la massima quantità di carburanti, mezzi, rifornimenti, materiali, munizioni, così da ridurre gli oneri operativi e logistici nel periodo bellico. Sembra ciò una cosa ovvia, però questa condizione, da darsi per scontata in una buona preparazione logistica alla guerra, non si avverò. A ciò si aggiungeva, sempre in termini riduttivi rispetto all'ipotesi del grande convoglio, che occorreva tenere conto che i tre porti libici di Tripoli, Tobruk e Bengasi avevano una ricettività contemporanea globale di sole 19 navi, mentre i porti di partenza prescelti di Napoli, Bari e Brindisi — in guerra saranno poi prevalentemente altri — ne avevano una di 24. Da tenere conto che queste capacità logistiche si riferivano a situazioni in tempo di pace. Sulla carta ciò non poteva apparire una limitazione in quanto appariva possibile una perfetta sincronia tra preparazione del grande convoglio, suo invio oltremare, messa a terra dei carichi trasportati da meno o anche da tutte le 19 navi che era possibile ricevere nei porti libici e sufficienti a trasportare la massima parte dei rifornimenti accennati più sopra, e ritorno nel convoglio.

D'altra parte, stando agli annessi di pianificazione della D.G. 10/A2, occorre precisare cosa si intendesse per grosso convoglio: lo era uno di 20 navi, ma lo era anche uno di 5 o 10 e comunque sempre degno della scorta del grosso aeronavale. Il fatto è che la realtà della guerra modificò tutto anche se, va riconosciuto, dal punto di vista della condotta del convogliamento vi furono periodi, anche lunghi, in cui sarebbe stato possibile seguire la direttiva della D.G.10 A/2. Che poi ciò fosse impedito da altri motivi quali la deficienza di rifornimenti o la difficoltà di raccogliarli in contemporanea nei punti d'imbarco o che i porti di destinazione fossero ingombri o che l'insieme di tutta la logistica lasciasse a desiderare o che mancasse una lucida visione d'insieme nella direzione dei rifornimenti e del traffico, sono tutti punti, tra molti altri, di discussione ma dalle conclusioni pressochè impossibili salvo che non si riportino sul terreno più ampio della preparazione materiale e psicologica dell'Italia alla guerra.

Nella stessa sede di pianificazione veniva rivelato che se il nemico avesse attaccato le comunicazioni tra l'Italia e la Libia soltanto dalle basi di Gibilterra e di Alessandria d'Egitto, il problema dei traffici coll'Africa settentrionale sarebbe stato di abbastanza facile soluzione. Affermazione che ai fatti risulterà drammaticamente errata considerato l'elevato contributo di perdite che dovemmo pagare proprio per attacchi di unità provenienti in buona parte da unità ed aerei provenienti dall'area di Alessandria e dalle basi britanniche in Palestina. Tuttavia il fatto più importante messo in evidenza dalla D.G.10 A/2 fu la questione di Malta per cui il documento dello Stato Maggiore della Marina esprimeva il giudizio che un aumento delle forze a Malta avrebbe potuto rendere *"inattuabile la nostra operazione di trasporto in Africa settentrionale"*. Da ciò conseguiva la raccomandazione dell'occupazione di Malta per rendere più sicure le nostre linee di comunicazione con la Libia anche se nella realtà, come si accennerà poco più avanti, il peso concreto dell'isola assumerà valori diversi nelle due fasi della guerra mediterranea, la prima dal giugno 1940 all'ottobre 1942, la seconda dal novembre 1942 al settembre 1943.

A onor del vero va detto che il documento del 1938, al di là di tutte le predisposizioni operative, riconosceva che nel caso ipotizzato di un conflitto tra l'Italia e la Germania alleate contro una coalizione composta da Gran Bretagna, Francia, Unione Sovietica, Egitto, Turchia e Grecia, le comunicazioni con la Libia sarebbero divenute problematiche e molto difficili da mantenere in continuità. Considerati gli andamenti della guerra, a cominciare dalla rapida eliminazione iniziale della Francia, possiamo dire che le cose andarono allora meno peggio di quanto previsto....!

Sarebbe errato considerare la guerra nel Mediterraneo come un tutto temporale, infatti vi furono in questo conflitto due fasi ben distinte e diverse tra loro. La prima fase è quella che va, come già accennato, dal giugno 1940 all'ottobre 1942, periodo in cui Gran Bretagna e Italia mantennero un equilibrio di forze, talvolta, addirittura, con una superiorità italiana. La seconda fase è quella del novembre 1942-settembre 1943, che iniziò con gli sbarchi alleati nel Nord Africa e l'irruzione nel Mediterraneo di ingenti forze aeronavali degli Stati Uniti assieme a cospicui rinforzi britannici, cui si aggiunsero le residue forze francesi dopo l'occupazione della Francia retta dal Governo di Vichy, della Corsica e della Tunisia da parte dell'Asse. L'enorme concentrazione di mezzi aeronavali alleati nel Mediterraneo modificò in modo radicale lo scenario strategico e soprattutto i rapporti di forza che divennero soverchianti rispetto a quelli che l'Italia, e, per la sua parte, la Germania potevano mettere in campo dopo due anni e mezzo di guerra con possibilità minime di reintegrazioni quantitative e tecnologiche.

È questa una premessa necessaria per valutare nella giusta luce gli eventi di quel conflitto. Altro punto fondamentale è che la guerra navale nel Mediterraneo non fu, da una parte e dall'altra, una serie di operazioni di "ricerca e distruzione" delle forze navali principali, bensì, e non avrebbe potuto essere altrimenti, una lotta continua di difesa e di attacco del traffico:

- l'Italia per alimentare il corpo di spedizione italo-germanico in Libia dove s'era stabilito il principale fronte operativo dell'Asse nel bacino del Mediterraneo, e per mantenere le comunicazioni con le isole principali del Tirreno, coll'Egeo, l'Albania e, poi, la Grecia;
- la Gran Bretagna essenzialmente per rifornire l'Isola di Malta e, in modo sporadico e solo nella prima fase del conflitto, per far giungere qualche carico da Gibilterra a Suez.

Che la guerra nel Mediterraneo sia stata guerra di traffico, sia nella prima che nella seconda fase, lo comprovano questi fatti reali:

- il traffico italiano fu continuo, così da stabilire quasi un flusso ininterrotto di navi mercantili tra i porti metropolitani e i territori oltremare. Fu proprio il contrario di quanto raccomandato nel 1938, ma evidentemente le realtà della guerra imposero una diversa condotta: si può sollevare critica in proposito, ma la realtà era ed è rimasta quella;
- il contrasto contro tale flusso di merci e di uomini fu esercitato dall'avversario sempre ed esclusivamente con mezzi insidiosi e leggeri (som-

mergibili, caccia, incrociatori e aerei), coadiuvati dall'impiego del radar (ma solo dal 1941), da un'efficiente ricognizione aerea, da un'efficace sistema di intercettazione e decrittazione delle comunicazioni italo-germaniche;

- contro i traffici italiani non furono assolutamente impiegate le maggiori unità di superficie britanniche;
- il traffico britannico in Mediterraneo, a parte qualche veloce unità isolata, fu limitato fino a tutto il 1942 a solo 14 convogli diretti a Malta o provenienti da quella base;
- per la protezione di questi 14 convogli si mossero sempre da Gibilterra e da Alessandria d'Egitto o da entrambe, forti aliquote delle forze navali principali britanniche.

Da tutto ciò derivò che, mentre la protezione dei nostri piccoli e continui convogli impose alla Marina, principalmente alle unità sottili, uno stillicidio di logoranti navigazioni e di estenuanti combattimenti che non conobbero soste, l'attacco al traffico avversario richiese l'intervento, ahimè con risultati nulli, del grosso delle forze navali principali. Insomma, proprio tutto il contrario di ciò che la pianificazione aveva raccomandato alla vigilia della guerra!

Il problema dei rifornimenti e del traffico.

Il 10 giugno 1940 l'Italia entrò in guerra. Ci sarebbe stato da supporre che sul fronte terrestre principale, quello libico, con due linee del fuoco — una sulla frontiera libico-tunisia e l'altra su quella libico-egiziana —, si fossero già ammassati mezzi, materiali, rifornimenti, uomini per condurre autonomamente il primo ciclo di operazioni aeroterrestri, che all'atto pratico si semplificarono già all'indomani dell'inizio delle ostilità con la resa della Francia. Invece accadde che il 13 giugno, cioè 72 ore circa dopo la dichiarazione di guerra, Supersercito richiese alla Marina di predisporre l'urgente trasporto in Libia di circa 7.000 uomini, materiali e veicoli. Dieci giorni dopo arrivò la pressante richiesta, in anticipo sul previsto trasporto di altre Grandi Unità dell'Esercito, per il rapido trasporto di 13.000 uomini, 1.250 automezzi, 40.000 tonnellate di viveri, 18.000 tonnellate di carburante, 1.700.000 colpi di artiglieria, 48.000.000 di cartucce, 800.000 bombe per mortaio. Ci si aggiunse l'Aeronautica con la richiesta di spedire d'urgenza circa 5.000 tonnellate di materiali vari fra i quali ventimila fusti di benzina avio. Era chiaro che a questo modo tutti i piani saltavano per aria nonché i buoni proponimenti e le eccellenti idee della vigilia.

Primo risultato, in termini marittimi, fu che la Marina dovette accantonare i piani di trasporto studiati in tempo di pace e rinunciare sin dall'inizio ad organizzare convogli che prevedessero il pieno sfruttamento della portata dei piroscafi e delle capacità logistiche dei porti. Fu subito costretta a trasportare anche uomini e rifornimenti a bordo di sue unità da guerra, in ispecie su cacciatorpediniere e sommergibili, distogliendo queste preziose unità da compiti vitali. È che, detto per inciso, fu presa poi una troppo facile abitudine ad utilizzare queste unità navali, specie i sommergibili, per far pervenire piccoli carichi ai sorgitori libici, anche quando non era proprio il caso. Proprio consultando la documentazione relativa a questa attività si viene a sapere, ad esempio, che un prezioso sommergibile poteva intraprendere una pericolosa missione in acque molto contrastate, quali potevano essere quelle davanti a Tobruk, per trasportare generi di conforto e di commissariato! Una saponetta e un fiasco di vino contro un sommergibile denuncia un calcolo di costo-efficacia che non corrisponde certo ai canoni della buona logistica di guerra!

Un fatto molto serio emerse sin dai primi giorni di guerra: per far fronte alle urgenze non tempificate, anche per mancanza di un efficace coordinamento tra tutti gli enti responsabili degli approvvigionamenti oltremare, i piroscafi partivano con carichi ben al di sotto della loro capacità di carico. Il 25 giugno 1940 si ebbe il primo esempio di questo pessimo comportamento operativo nell'organizzazione dei convogli: le grandi motonavi *Esperia*, di 11398 tonnellate di stazza lorda, e *Victoria*, di 13.090 tonnellate, partirono per la Libia trasportando complessivamente 437 uomini e 2.775 tonnellate di rifornimenti, quando le loro possibilità di carico avrebbero consentito il trasporto di, 4.500 uomini e di circa 7.000 tonnellate. Questa anomala procedura di sottutilizzazione delle portate delle navi da convogliare si perpetuò, senza una valida giustificazione, per tutta la durata della guerra. Nessun belligerante arrivò ad adottare tale soluzione per i carichi da convogliare, tendendo anzi ad inviare per mare navi quasi al completo della loro portata. Per tutto l'arco della guerra, con poche eccezioni, le navi dei convogli italiani partirono con carichi che andavano dal 25 al 50% della loro portata. Le spiegazioni più volte addotte si rifanno a due esigenze: l'incalzare delle necessità e della disordinata urgenza con cui i rifornimenti venivano quasi sempre richiesti dai comandi terrestri e aeronautici impegnati in difficili situazioni belliche e per cui non erano state predisposte per tempo le necessarie misure di supporto logistico. L'altra esigenza era rappresentata dalla tendenza cautelativa dei

comandi responsabili del traffico di suddividere il più possibile i preziosi, e spesso ridotti, rifornimenti su più navi così da ridurre il rischio di perdita. Il fatto fu che su questa strada si tentava di esporre il meno possibile i carichi, ma si esponevano invece all'offesa nemica un maggior numero delle altrettanto preziose e poco numerose navi disponibili.

La realtà delle prime settimane di guerra dimostrò che la pianificazione dei flussi di approvvigionamento verso la Libia predisposta sia dallo Stato Maggiore Generale sia dalla Regia Marina o era già stata resa impraticabile dalle sordinate esigenze quotidiane o era sbagliata davanti alla realtà operativa. Infatti, la pianificazione della Marina per un flusso di traffico coordinato e ordinato basato sul convogliamento di grandi entità vettoriali fortemente scortate, cadde davanti alla richiesta di interventi estemporanei e non programmati, talvolta su disposizione o espressa volontà del vertice politico che coincideva con quello del Comando Supremo. La pianificazione dello Stato Maggiore Generale fu un fallimento completo: essa, senza mai aver approfondito gli aspetti del traffico di guerra con la Libia, escludeva la possibilità di rifornire la Libia con convogli scortati, ritenendo che ciò avrebbe rappresentato rischi eccessivi... Pertanto faceva solo affidamento sulle riserve iniziali di mezzi e rifornimenti ammassati in Africa settentrionale nella fase di preparazione e di attesa all'inizio delle ostilità. Il fatto era che le riserve o non c'erano o non erano sufficienti e che comunque non si poteva pensare, anche in sede di pianificazione, di condurre una guerra, con un corpo di spedizione forte di circa 230.000 uomini senza provvedere al suo rifornimento nel corso del tempo, specie dopo aver esaurito quel poco che sarebbe stato possibile ammassare prima dell'inizio delle operazioni.

La Marina si trovò quindi nell'immediata condizione di dover organizzare e difendere un duplice traffico marittimo:

- un traffico numericamente basso per composizione vettoriale ma temporalmente continuo tra l'Italia e i porti libici, in particolare Tripoli, e viceversa;
- un traffico di cabotaggio lungo la costiera libica per smistare nei porti a sorgitori della costa libica i materiali affluiti nei principali approdi attrezzati, così da farli giungere via mare nel maggior quantitativo possibile, in prossimità delle linee di combattimento.

Queste correnti di traffico, mai interrotte sino alla data del definitivo ritiro italiano dalla Libia, furono organizzate dalla Marina a guerra iniziata e da essa mantenute sino all'ultimo giorno. La battaglia dei convogli

libici, che furono 993, durò ininterrottamente per 957 giorni, quanti ne passarono tra l'inizio del conflitto e il 23 gennaio 1943, giorno in cui cadde Tripoli. Per il solo traffico Italia-Libia furono impiegate 1.905 navi-viaggio per complessive 9.245.171 tonnellate di stazza lorda e che richiesero la scorta di 2.206 unità-scorta viaggio. L'andamento della guerra impegnò totalmente la Marina nelle operazioni di difesa del traffico che divennero il suo primo ed esclusivo compito bellico.

La lunga e continua battaglia per la protezione dei convogli libici generò lo stillicidio delle missioni di cabotaggio lungo i litorali libici che videro nel medesimo periodo l'organizzazione di 756 convogli coll'impiego di 1.180 navi-viaggio e di 803 unità scorta-viaggio, e si prolungò poi in quella seconda sanguinosa battaglia dei convogli rappresentata dal traffico con la Tunisia. Quest'ultima si prolungò per circa sette mesi, dal novembre al maggio 1943, e vide in mare 276 convogli, mediamente più di uno al giorno, coll'impiego di 657 navi-viaggio per 1.333.297 tonnellate di stazza lorda; le unità di scorta-viaggio furono 548. Si tratta di due vicende belliche distinte, non solo per la diversa area in cui si combatterono, ma perché le situazioni strategiche, come quelle tattiche, si erano profondamente mutate dopo la ritirata italo-germanica in Libia, gli sbarchi alleati nel Nord Africa e l'occupazione italo-tedesca della Tunisia.

Da questi semplici dati appare evidente come la guerra marittima nel Mediterraneo fu quasi esclusivamente guerra di traffico ancor più incisivo appare questo dato di fatto se si riflette sul fatto che la Regia Marina, già impegnata oltre ogni ragionevole previsione, nella battaglia dei convogli africani, dovette pure provvedere, spremendo all'estremo ogni residua risorsa incluse quelle della decrescente consistenza della flotta mercantile, ai rifornimenti verso l'Albania, la Grecia, l'Egeo che richiesero ben 3.116 convogli impiegando 5.627 unità mercantili-viaggio e 2.580 unità militari-viaggio per la scorta. Tutto ciò ovviamente sottraendolo a quello che doveva essere il canale di traffico principale, cioè verso l'unico fronte di combattimento che veramente avrebbe dovuto impegnare tutto lo sforzo e le possibilità militari e logistiche del Paese. Un'accorta condotta politica e militare della guerra avrebbe dovuto indurre ad un cosciente dosaggio delle poco doviziose risorse che erano disponibili per le operazioni belliche e che elementarmente avrebbero dovuto essere impiegate per fare massa, la più efficace possibile, sul fronte di interesse principale che era appunto quello del Mediterraneo e dell'Africa settentrionale.

A maggior ragione questo quando si consideri che l'Italia soffrì una sua prima drammatica "sconfitta" marittima già il 10 giugno 1940, quando d'un colpo solo dovette soffrire la perdita di 212 navi mercantili per 1.216.637 tonnellate di stazza lorda, perché non richiamate in tempo nelle acque metropolitane, rimanendo così oltre gli stretti e, in buona parte, cadute in mani avverse. Questo fatto la può già dire lunga in fatto di preparazione alla guerra, specie nei riflessi di ciò che avrebbe dovuto essere l'esigenza prima della guerra nel Mediterraneo: i rifornimenti all'armata d'Africa.

I risultati della battaglia dei convogli.

Se lo storico e il commentatore si dovessero rifare solo a dati statistici riferiti al rapporto tra carichi partiti e arrivati, potrebbero anche affermare tranquillamente che la Regia Marina, nella lunga e diuturna battaglia dei convogli, "vinse" la sua guerra adempiendo al suo compito essenziale che era quello di far giungere il maggior quantitativo possibile di approvvigionamenti alle truppe operanti oltremare. In altre parole la Regia Marina riuscì a proteggere le linee di comunicazione, ma non ad impedire che queste venissero attaccate dal nemico né tantomeno a bloccare quelle del nemico tutte le volte che questi le volle utilizzare. Naturalmente con perdite, anche pesanti, da tutte e due le parti. Insomma, quello che in dottrina si definisce "esercizio del potere marittimo" fu esercitato in modo limitato dalla Regia Marina, se pur va riconosciuto che navi ed equipaggi italiani riuscirono a vincere la loro battaglia dei convogli mantenendo sempre aperti i flussi di traffico, anche quando si pensava di interromperlo, assicurando l'arrivo a destinazione della maggior parte dei rifornimenti partiti. Si trattò di una battaglia ininterrotta che coincise con la durata della guerra.

Che si possano muovere critiche all'organizzazione logistica della guerra, all'utilizzo dei mezzi, ai sistemi scelti di convogliamento, è un fatto abbastanza naturale: esiste sempre il meglio, specie se fatto con "senno del poi". Però è anche vero che per decenni è stato ammannita al pubblico una verità sbrigativa e semplicistica, utile a giustificare l'esito, se non della guerra, di tante altre operazioni cioè: un Mediterraneo in mano incontrastata alle navi e agli aerei nemici (solo dopo il novembre 1942 si ebbe questa realtà), all'impossibilità di mandare un solo convoglio indenne in Africa settentrionale (moltissime furono le operazioni di traffico senza perdite, serva per tutte l'esempio della complessa operazione di trasporto

dell'intero Afrika Korps senza la perdita di un uomo e di una nave; per contro l'avversario seppe esercitare una severa interdizione del traffico nei momenti cruciali della Campagna d'Africa), alla mancanza di rifornimenti alle truppe operanti perché questi venivano distrutti in mare (affermazione che non coincide con i dati numerici di fatto e che non tiene invece conto che i rifornimenti, se pur decurtati dalle perdite in mare, altrettanto se non più, erano perduti nelle aree di sbarco, lungo i trasferimenti su strada, talvolta nella dispersione logistica). La realtà, se pur dall'esito drammatico, fu invece un pò diversa: le nostre navi furono in mare tutti i giorni, le linee di comunicazione furono tenute aperte, i rifornimenti tra porti di imbarco e di sbarco arrivarono nella loro maggioranza, le perdite del nemico non furono lievi in questa lunga battaglia.

L'attività di traffico tra l'Italia e i porti libici, nel periodo giugno 1940 - gennaio 1943 si può così riassumere: 993 convogli di unità mercantili, 203 di unità militari, 1.905 unità-viaggio mercantili impiegate, 326 unità-viaggio militari impiegate per trasporti, 2.206 unità-militari scorta impiegate. Da ciò risulta che la consistenza media di ogni convoglio libico era di 1,9 unità mercantili e che per la sua protezione erano mediamente impiegate 2,2 navi scorta. Sono certe cifre, 1,9 e 2,2, che inducono a molte riflessioni sulla bontà dei sistemi di convogliamento e di utilizzo dei mezzi: in sede critica si può anche supporre che si sarebbe potuto fare di più con meno, ma nessuno degli attuali critici storici era presente negli anni di guerra ad organizzare il traffico convogliato e quindi a conoscenza delle realtà, anche non scritte, di tutti i giorni di quel tempo.

Con un totale di carichi arrivati dell'85,9% e con personale giunto a destinazione nella misura del 91,6% non si può pensare che il nemico bloccasse le nostre linee di comunicazione. A tal proposito, un'osservazione merita il trasporto di carichi di combustibili liquidi, specie della preziosissima benzina per l'armata italo-germanica, al cui mancato arrivo fu spesso imputata la sconfitta africana. La Marina riuscì a portare a destinazione l'80% dei carichi: un vero successo se si pensa che le navi cisterna e i bastimenti che trasportavano combustibili e carburanti in fusti erano gli obiettivi prioritari e più ambiti degli aerei e delle navi nemiche. Va tenuto tuttavia conto, come già accennato in precedenza, che nei momenti cruciali delle offensive alleate, la massima concentrazione offensiva aeronavale alleata era appunto diretta a colpire i carichi di maggior valore strategico: appunto le navi cisterna e i trasporti di carburante.

Per meglio valutare, da una parte, la rispondenza delle nostre scorte alle unità convogliate e dall'altra, la qualità dell'offesa in relazione alla scorta

da noi impiegata, si rileva che nei 31 mesi del convogliamento libico, il nemico attaccò i nostri convogli 10 volte con unità navali di superficie, 202 con sommergibili, 253 con aerei.

La seconda grande battaglia che la Marina italiana dovette combattere fu quella del traffico con la Tunisia, dal novembre 1942 al maggio 1943, utilizzando gli approdi di Biserta, Tunisi, Susa, Sfax. Questa seconda battaglia dei convogli fu affrontata dalla Regia Marina in drammatiche condizioni di inferiorità e sotto continuo attacco aeronavale anglo-americani. In sette mesi circa di operazioni i convogli subirono 11 attacchi da navi di superficie, 75 da sommergibili e 167 da aerei, rispettivamente una media mensile di 1,6, di 10,7 e di 23,8 contro lo 0,3, il 6,5 e l'8,2 degli attacchi mensili che subì il traffico contro la Libia. Queste poche cifre già danno l'idea in quali condizioni estreme la Marina dovette operare nelle operazioni di traffico con la Tunisia.

I sette mesi di traffico lungo la "rotta della morte" videro in mare 276 convogli di unità mercantili, 167 di unità militari coll'impiego di 438 unità-viaggio mercantili e di 657 unità-viaggio militari per trasporto. Le unità scorta-viaggio impiegate furono 548. Nei convogli tunisini quindi la loro composizione unitaria media fu di 1,6 navi mercantili contro l'1,9 di quelli libici mentre contro le 2,2 unità scorta impiegate sulle rotte per la Libia ve ne furono 1,98 su quelle tunisine. Il tonnellaggio medio di stazza lorda per nave mercantile impiegata fu di 3.044 tonnellate contro le 4.100 delle navi mercantili impiegate nel traffico libico. Tutto ciò era il risultato delle perdite subite dalla Regia Marina e della Marina Mercantile nella prima fase (giugno 1940-ottobre 1941) della guerra nel Mediterraneo e dalla modestissima e ridotta possibilità di reintegrare le perdite con unità di nuova costruzione.

In condizioni oltremodo difficili, la Marina riuscì comunque a far giungere negli approdi tunisini il 71 % dei carichi e rifornimenti trasportati, il 93 % dei militari e un secondo 71 % dei carichi di carburante.

Le perdite dei carichi trasportati in Tunisia risultarono superiori a quelle del traffico con la Libia e ciò fu dovuto principalmente all'offesa aerea anglo-americana che provocò affondamenti di numerosissimi piroscafi. Il frequente impiego come mezzo di trasporto veloce del naviglio militare da combattimento fu dovuto a necessità di rinforzi e rifornimenti veloci e per compensare in qualche modo l'ormai scarsa disponibilità di naviglio mercantile. Inoltre, depauperatasi la flotta mercantile nei precedenti anni di guerra lungo le rotte con la Libia, la Grecia, l'Albania e l'Egeo, fu giuocoforza per la Tunisia ricorrere in larga misura all'utilizzo di

unità di minore tonnellaggio normalmente destinato al cabotaggio. È indubbio che una riflessione a posteriori sulle condizioni in cui operò la Marina, indurrebbe a giudicare consuetudinaria e indecisa la condotta della direzione del traffico, perché apparirebbe, specie in quelle condizioni estreme, più opportuna la soluzione di un convogliamento unitariamente più consistente che non quello dato dalle medie effettive di 1,6 e di 1,9 per unità mercantili e di scorta per convoglio. Non vi è dubbio che un rapporto di 5:10 o anche di 5:8 avrebbe rappresentato un utilizzo più efficace dei mezzi disponibili, ma personalmente ritengo sia difficile esprimere un giudizio ultimo su questo punto senza tenere conto di molti altri fattori influenti sulle operazioni di traffico.

In conclusione, e qui non si prende in considerazione il traffico in direzione Egeo-Grecia-Albania che pure richiese 3.116 convogli con 5.627 unità-viaggio mercantili e 2.580 unità scorta-viaggio, l'opera della Regia Marina nella lunga battaglia dei convogli, che fu poi la sua guerra, è degna di essere ricordata e apprezzata per un buon risultato ottenuto attraverso mille difficoltà, talvolta disperate, altre volte drammatiche.

Il ruolo di Malta nella battaglia dei convogli italiani.

È noto che la condotta e i risultati della Regia Marina in guerra sono stati sempre giustificati, alcune volte a ragione e altre a sproposito, con le più varie casuali: deficienza di combustibili, mancanza di radar, assenza di aviazione navale e di portaerei (discutibile cosa avrebbero potuto fare queste in una guerra essenzialmente di traffico ad eccezione di due o tre eventi), inferiorità tecnica e tecnologica di mezzi navali e aerei, vulnerabilità ai sistemi di *intelligence* dell'avversario, il ruolo nefasto che giocò Malta nei confronti delle nostre operazioni navali grazie alla mancata occupazione dell'isola da parte delle armi italiane.

A prescindere dal fatto che buona parte di queste giustificazioni sono state e vanno ridimensionate alla luce di più accorte valutazioni a distanza di tempo, il problema di Malta fu un condizionamento assai serio nella condotta delle operazioni navali italiane. Senza però nulla togliere a indubbi effetti negativi che l'impiego dei reparti aeronavali dell'isola ebbe sul nostro traffico convogliato, va anche detto che questa influenza, nella prima parte del conflitto, non fu poi così esiziale come per anni la si è voluta far intendere all'opinione pubblica.

L'importanza strategica di Malta era ben chiara nella pianificazione di guerra della Regia Marina tanto che, come già ricordato, nel documento D.G. 10/A2 del 1938 fu detto che il problema dei traffici italiani con

la Libia si sarebbe potuto risolvere soltanto coll'occupazione dell'isola. Questo non fu fatto per tutta una serie di motivi che esulano dal tema trattato, però rimane il fatto che, malgrado la presenza militare di Malta, le nostre linee di comunicazione rimasero aperte e, lo si è visto, con soddisfacenti risultati di flusso di traffico. Allora quanto pesò Malta nella battaglia dei convogli e quindi nella guerra mediterranea?

Il potenziale bellico di Malta, nel giugno 1940, non era molto elevato e per alcuni mesi successivi essa non arrecò danni ai nostri movimenti navali. Da giugno a novembre 1940, attraverso il Mediterraneo centrale passò tutto quello che volemmo far passare. Non perché i convogli fossero scortati con dovizia di mezzi aeronavali, ma perché in quei mesi a Malta non vi fu dislocato altro che qualche sommergibile e qualche aereo diurno. In sostanza nei primi mesi di guerra, mentre i britannici sopravvalutarono l'entità e la gravità dell'offesa cui l'isola sarebbe stata sottoposta, gli italiani si preoccuparono troppo degli attacchi che sarebbero potuti partire da Malta e così in quei mesi poco approfittammo della situazione. Fu soltanto all'inizio dell'autunno 1940 che i britannici, accortisi che l'isola non era minacciata di invasione, cominciarono a dislocarvi alcuni sommergibili e alcuni aerosiluranti.

Però per tutto il 1940 i sommergibili non causarono danni al traffico che si svolgeva tra l'Italia e la Libia, ma soltanto qualche perdita al cabotaggio libico ed a piroscafi che navigavano isolati in Tirreno e nell'Adriatico. Gli aerosiluranti si fecero sentire per la prima volta il 21 dicembre 1940 quando colpirono due piroscafi al largo delle isole Kerkennah. Quindi per tutto il 1940 il potenziale bellico di Malta non incise in alcun modo sul nostro traffico di convogli.

Lo stesso avvenne nei primi mesi del 1941 quando l'intero Afrika Korps germanico fu trasferito via mare, senza perdite, dall'Italia alla Libia. È vero che nell'inverno del 1941 l'isola fu sottoposta a pesanti bombardamenti italo-germanici, ma ciò non modifica la realtà che Malta non limitò, tanto meno recise, in tutto quel periodo, le nostre correnti di traffico.

Fino ad aprile 1941 Malta non influì sui rifornimenti diretti in Libia. Fu solo dopo quella data che la situazione cominciò a cambiare, che il potere offensivo di Malta effettivamente insidiò i convogli che alimentavano l'esercito operante in Libia. Però occorre subito aggiungere che l'aggressività dei mezzi aeronavali di Malta si concluse il 19 dicembre quando gli incrociatori della Forza K andarono distrutti su un banco di mine mentre davano la caccia ad un nostro convoglio diretto a Tripoli.

La pressione esercitata dall'isola sulle nostre linee di comunicazione non durò che otto mesi del 1941, rivelandosi preoccupante limitatamente al periodo settembre-dicembre. In quegli ultimi tre mesi parve realmente che i mezzi offensivi di Malta fossero in grado di impedirci ogni traffico fra i porti metropolitani e quelli libici. Ma poi l'offensiva si esaurì nel dicembre e il traffico riprese, sul principio del 1942, un ritmo soddisfacente.

Come detto il periodo critico per il nostro traffico ad opera di Malta si ebbe negli otto mesi di aprile-dicembre 1941 che trovarono la loro coincidenza con la presenza a Malta, dall'aprile, di caccia e incrociatori nemici della famosa Forza K, presenza permessa dal rallentamento dell'offensiva aerea italo-germanica. Tuttavia nel periodo aprile-agosto l'azione di Malta non fu ancora molto pesante, pur dovendosi registrare perdite dolorose quali quelle dei convogli "Tarigo" e "Conte Rosso". Il traffico non fu però sospeso né rallentato, anzi fu intensificato perché la situazione al fronte richiedeva rifornimenti urgenti. Fu da settembre in poi che gravi perdite furono inflitte al nostro naviglio militare e mercantile per opera dei reparti aeronavali di Malta.

Se la guerra fosse finita nella prima quindicina di dicembre 1941, l'affermazione che Malta era riuscita a strozzare il traffico marittimo italiano sarebbe stata ineccepibile. Ciò avrebbe però rappresentato un qualcosa di paradossale perché si sarebbe dovuto ammettere che erano stati sufficienti una decina di unità subacquee, un centinaio di aerei, due incrociatori leggeri e quattro o cinque caccia britannici a paralizzare le intere forze armate italiane. È anche bene non dimenticare che l'entità delle forze avversarie che operavano da Malta non superò mai la modesta consistenza indicata. Possibile che nei momenti più cruciali dell'offensiva di Malta, qualche modificazione al nostro sistema di convogliamento — navi più cariche e più numerose per convoglio e scorte più robuste — avrebbe forse potuto limitare i danni provocati dai mezzi di Malta, indubbiamente molto aggressivi, ma di consistenza numerica comunque limitata.

Poiché la guerra non terminò a metà dicembre 1941, sarebbe errato affermare che Malta ebbe un peso determinante, decisivo sul conflitto italo-britannico, che durò per circa due anni ancora.

Nell'inverno e nella primavera 1942 Malta non esercitò più la minaccia di pochi mesi prima. L'intensificazione dei bombardamenti aerei sull'isola, la maggior efficienza raggiunta dalle scorte navali ed aeree ai convogli in navigazione, misero in stato di non nuocere il ridotto poten-

ziale offensivo dell'isola. Fino a giugno 1942 tutto quello che partì dall'Italia arrivò praticamente a destinazione. Fu quello, anzi, il periodo migliore dell'intera nostra guerra.

Dunque durante i due anni che vanno dal giugno 1940 al giugno 1942, la troppo citata aggressività di Malta ebbe carattere di alta pericolosità solo per una settantina di giorni.

Nell'estate 1942 l'offensiva italo-germanica portò il fronte sino ad El Alamein. La conseguenza sul traffico marittimo fu lo spostamento delle rotte verso levante e il centro strategico della guerra navale, che aveva gravitato sino ad allora attorno a Malta, si spostò in altro scacchiere. In quel periodo le rotte dei convogli passavano distanti da Malta: navigavano sotto le coste greche, per sbucare poi nel Mediterraneo orientale. In quel periodo Malta fu fuori causa: chi operava contro il nostro traffico erano gli aerei delle basi egiziane, di Haifa, di Cipro; i sommergibili che provenivano dall'Egitto, dalla Palestina, addirittura da Gibilterra.

Tirando le somme, dal giugno 1940 all'autunno 1942, periodo che coincide con quello della prima fase della guerra mediterranea, Malta rappresentò una vera e grave minaccia per il traffico convogliato italiano solo negli ultimi tre mesi del 1941.

Non fu dunque Malta a compromettere i rifornimenti all'esercito d'Africa e non fu essa a provocarne la carenza al fronte decisivo di El Alamein. Ciò che accadde dopo l'ottobre-novembre 1942, coll'offensiva dell'VIII Armata britannica sul fronte libico-egiziano e con lo sbarco anglo-americano nel Nord Africa occidentale, non ebbe più molto significato: la guerra era ormai perduta!

La guerra africana era perduta, ma non certo o, quanto meno, non solo, per la pressione che il nemico esercitò sui nostri traffici marittimi. Le *cause determinanti* della carenza di munizioni, benzina, armi, automezzi in cui si dibatterono i combattenti in Africa Settentrionale furono molto più complesse di quanto non si sia fatto credere. Soprattutto non possono identificarsi solo coll'attività dei mezzi offensivi britannici contro il nostro traffico marittimo e tanto meno coll'azione che svolse Malta che per lungo tempo, ed ancora oggi, la si vuole rappresentare come la causa prima, non vera ma falsa, di una nostra sconfitta in mare.

Il ruolo distruttivo che Malta ebbe per i nostri movimenti navali durante la ritirata di Libia e la campagna tunisina fa parte di un'altra storia: Malta in mani britanniche o Malta da noi occupata, non avrebbe a quel

momento significato più niente di decisivo. Infatti la guerra, dopo la perdita della Libia e della Tunisia e alla vigilia dell'invasione del territorio nazionale, era ormai perduta per l'Italia, ma per ben altre ragioni di fondo che non quelle create intorno al problema dell'isola o alle vicende della guerra del traffico.

Aspetti critici del convogliamento.

In sede di riflessione storica, sulla base dei documenti esaminati e delle pubblicazioni ufficiali e meno, la domanda che ci si pone è se i risultati ottenuti nella guerra di traffico avrebbero potuto essere migliori o meno di quelli ottenuti, con un'impostazione diversa della condotta del convogliamento e dell'utilizzo delle risorse vettoriali e di protezione.

Dato per scontato che proprio in sede storica non si può procedere per ipotesi, condizionali e interiettivi "se" e "ma", rimane pur sempre un punto di critica nodale la domanda se il sistema di traffico adottato e tenuto, con poche eccezioni, per tutto il periodo bellico era quello più rispondente a far fronte alle esigenze del traffico convogliato. In altre parole ci si chiede se quel sistema di "miniconvogliamento" praticato in continuità dalla Regia Marina, assieme al sottocarico delle navi trasporto, era il più idoneo da adottare in quel tipo di operazioni di traffico che fu poi l'unica e intera nostra guerra navale.

Perché da una pianificazione che prevedeva solo l'organizzazione di grandi convogli — intendendo per tali l'insieme da 5 a 10 navi fortemente scortate secondo un coefficiente che poteva andare da 1 a 1,5 navi scorta per unità mercantile — si arrivò ad un convogliamento che aveva la composizione media inferiore a 2 e quella della scorta che invece arrivava da 2 a 2,2? Il problema non è certamente nuovo e l'analisi critica postbellica, sia quella ufficiale della Marina Militare sia quella di diversi autori, non l'ha ignorata, pur non ritenendo di usare toni sdegnati e accusatori fuori luogo, ma cercando di trovare delle spiegazioni e comunque ritenendo che in molti casi le urgenze di diverso genere provenienti dalle sedi più disparate della frazionata direzione della guerra, accompagnate da un'organizzazione imperfetta di tutta la logistica militare, abbiano avuto il loro effetto pernicioso sul fatto dell'abitudine costante al "miniconvogliamento".

A questa prima ragione si possono aggiungere quelle relative alla suddivisione del rischio su più bersagli che porterebbe con sé la giustificazione dei carichi minimi delle navi rispetto alle loro capacità di portata, nonché quella della ridotta ricettività dei porti libici.

In alcuni casi e situazioni queste ragioni possono avere avuto anche ragion d'essere, ma probabilmente non tali da imporre una continua unicità di sistema. D'altra parte è anche vero che quando fu evidentemente possibile organizzare un grande convoglio — vale a dire con 5 o più navi — questo fu fatto. Infatti per 49 volte, ben poca cosa rispetto ai circa 1.000 convogli libici, fu possibile organizzare questi "grandi" convogli che, fra l'altro, raggiunsero le loro destinazioni con un tasso di perdite inferiore a quelli correnti. Il fatto stesso che per 49 volte sia stato seguito il dettame della pianificazione prebellica, comporta una sensibile riduzione di validità alle tesi della ripartizione del rischio e della scarsa ricettività dei porti d'arrivo. Se la scelta del grande convoglio fu possibile per 49 volte e invece impossibile per le altre 944 del traffico libico, ciò significherebbe la presenza di impedimenti logistici e operativi, salvo non attribuire la responsabilità ad una impostazione innaturalmente rigida e irragionevole degli organi che presiedevano al traffico marittimo, cosa che appare del tutto irrealistica.

Col senno del poi e standosene tranquilli al tavolino, è facile calcolare che la più corretta adozione del grande convogliamento avrebbe permesso gli stessi risultati di trasporto con la movimentazione di solo circa 400 convogli contro i quasi 1.000 per la Libia. Valore che si sarebbe potuto ancora ridurre di molto se le navi mercantili avessero trasportato carichi, compatibilmente con le caratteristiche d'ingombro di questi, vicini alle loro portate reali. Questo è stato, infatti, un altro punto critico della battaglia del nostro traffico marittimo. Nessuno ha mai nascosto che si fosse in presenza di un sottoutilizzo delle navi trasporto. Sulla base dei dati disponibili e della loro analisi si può indicare che il carico medio per piroscalo corrispondeva ad una media oscillante tra il 25 e il 50% della loro reale portata. Indubbiamente molto poco e indice di una indubbia sottoutilizzazione delle risorse disponibili. L'argomentazione che la ripartizione dei carichi su più navi era un contributo alla garanzia che almeno una parte del carico sarebbe arrivata a destinazione è certamente giustificativa, ma è in opposizione al fatto che aumentando il numero delle navi in mare si dava all'avversario la possibilità di colpire più bersagli e all'osservazione che il tasso di perdite era maggiore sui piccoli convogli anziché sui più numerosi, almeno stando a quelle rare volte in cui questi furono organizzati.

A tal proposito non si può sottacere che la situazione negativa del sottoutilizzo delle portate (nei convogli libici la portata media dei piroscali si aggirava sulle 5.500 tonnellate contro carichi trasportati dell'ordine

medio di 1.200 ÷ 1.500 tonnellate) lo si è fatto spesso anche risalire alla realtà che i rifornimenti da inviare oltremare non erano in quantitativi molto cospicui e l'osservanza del principio della ripartizione di sicurezza dei carichi obbligava comunque a suddividere anche i modesti quantitativi (ammesso che fossero comunque e sempre modesti) su più unità mercantili. È un motivo che non elimina tuttavia l'interrogativo del perché nel lungo periodo di guerra, a fronte di perdite e di carenze di varia natura, non si sia stati indotti ad esperire tentativi diversi, altre soluzioni logistiche per gli invii via mare, nella ricerca di modificare la situazione.

Agli interrogativi che in tutti questi anni ci si è posti, anche in sede di critica ufficiale, si è voluto anche rispondere con la realtà che non poche difficoltà al nostro traffico, quindi anche una spiegazione del sottoutilizzo delle portate dei piroscafi e del "miniconvogliamento", provenivano dalla ridotta ricettività e operatività dei porti libici. Si è già accennato che i tre porti principali di Tripoli, Tobruk e Bengasi avevano una ricettività di 19 navi, va pure aggiunto che negli anni immediatamente precedenti la guerra molto era stato investito nell'ammodernamento di quelle infrastrutture e che comunque era valutato che gli effetti della guerra avessero ridotto le possibilità di quei porti nella misura del 50%. Il che è anche credibile, considerato che il nemico aveva eletto a suoi obiettivi primari proprio tutto il complesso logistico italiano sia in terra sia in mare. Comunque fosse stato, è altrettanto valutabile che la ricettività complessiva dei porti si aggirava sempre sulla decina di navi, quindi tale da dare accoglienza anche a "grandi" convogli. Quello che certamente lasciava un pò a desiderare erano i tempi di messa a terra dei carichi, deficienza più volta denunciata ma che non venne mai colmata. Si verificarono episodi quasi incredibili di navi cariche tenute in attesa per diversi giorni e poi fatte rimpatriare senza aver messo a terra un solo chilogrammo del carico trasportato per lasciare spazio a rifornimenti più urgenti giunti con navi successive.

Le cifre ufficiali, che non hanno motivo di essere contraddette, evidenziano che le capacità di sbarco dei tre principali libici erano sulle 4.000 tonnellate al giorno (2.000 Tripoli e 1.000 ciascuno Tobruk e Bengasi) ridottesi, già nel 1941, intorno alle 2.600 ÷ 3.000. Certamente le azioni di guerra nemiche e una deficitaria organizzazione logistica nostra aveva revocato tutto ciò: si rivolga solo l'attenzione al fatto che una nave affondata per incursione aerea mentre era in banchina o in prossimità di questa, bloccava a tempo indefinito quel particolare punto di sbarco. Lo stesso sbarco in rada dei materiali su pontoni anche semoventi, metodo usato essenzialmente dai tedeschi, non poteva più di tanto per l'agibilità che do-

veva essere lasciata ai movimenti portuali nonché per la disponibilità di spazi sulle banchine. Alcuni osservatori hanno acutamente rilevato che quando i medesimi porti caddero in mano britannica, stando ad alcuni autori di parte avversa, questi riuscirono, nel giro di pochi giorni, a sbarcarvi qualcosa come 7.000 tonnellate di materiali. Ritengo che questa cifra sia da ridimensionare, tuttavia è certo che l'avversario ottenne risultati migliori dei nostri grazie soprattutto ad un'organizzazione logistica più efficiente e alla disponibilità di mezzi tecnici certo più avanzati di quelli a nostra disposizione. Soprattutto l'organizzazione britannica risultava molto efficace per quello che riguardava lo sbarco di mezzi e materiali, in tempi brevi, dalle navi tenute in rada grazie all'utilizzo di appositi mezzi rapidi quali i primi tipi di LCM, LCVP e simili.

È chiaro che tutti questi riscontri indurrebbero ad allargare ancor più l'analisi della nostra logistica e del traffico, ma non troveremmo niente più che le medesime ragioni che ci hanno portato, su un piano molto più ampio, a perdere una guerra sbagliata.

Rimane il fatto, questo incontrovertibile, che pur attraverso esperienze amare, anche errori, la Regia Marina riuscì comunque, con i suoi equipaggi e le sue navi, a tenere aperte le linee di comunicazione, a far giungere a destinazione la massima parte di quei preziosi rifornimenti ad essa affidati. Quegli equipaggi e quelle navi avrebbero potuto fare anche di meglio se la condotta della guerra glielo avesse consentito, almeno nella sua prima parte.

BIBLIOGRAFIA

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare: cartelle relative a Maricotraf, Traffico e Convogli.

Cocchia A.: *Sommergibili all'attacco*, Milano 1955.

Cocchia A.: *Convogli*, Napoli 1958.

Cocchia A. Ufficio Storico M.M.: *La Difesa del Traffico*, 3 voll., Roma 1963-64-65.

Giorgerini G.: *La Battaglia dei Convogli in Mediterraneo*, Milano 1977.

Giorgerini G.: *Da Matapan al Golfo Persico. La Marina Militare italiana dal Fascismo alla Repubblica*, Milano 1989.

Iachino A.: *Tramonto di una grande Marina*, Milano 1959.

MacIntyre D.: *La Battaglia del Mediterraneo*, Firenze 1965.

Roskill S.W.: *The War at Sea*, 4 voll., Londra 1954-61.

Santoni A.: *Il Vero Traditore*, Milano 1981.

LA BATTAGLIA DI MATAPAN

ALBERTO SANTONI

L'origine dell'operazione

È noto che la tristemente famosa azione navale svoltasi il 28 marzo 1941 presso Capo Matapan (promontorio meridionale della penisola ellenica) trasse le sue origini dal Convegno militare italo-germanico di Merano del 13 e 14 febbraio 1941, anche se una simile operazione nell'Egeo era stata autonomamente già studiata dalla Regia Marina alla fine del 1940, per essere poi accantonata in seguito al negativo andamento del conflitto contro la Grecia.

In particolare, nell'accennato Convegno di Merano i nostri alleati tedeschi, da poco chiamati a sostenerci nel Mediterraneo, chiesero alla Regia Marina un maggiore impegno nel bacino orientale, dove si stava intensificando il traffico inglese di sostegno alla Grecia. Per il momento però essi non ottennero alcuna soddisfazione, poiché in quella sede il nuovo Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Riccardi, dichiarò non eseguibile una missione offensiva della nostra flotta a così grande distanza dalle basi metropolitane — con conseguente largo consumo di nafta e prevedibili difficoltà di copertura dal cielo — proprio in un momento in cui tre delle nostre navi da battaglia, tra cui la modernissima *Littorio*, stavano ancora riparando i danni subiti nella notte di Taranto⁽¹⁾.

(1) Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), titolo F, collezione B: *Convegni e colloqui italo-tedeschi. Convegno di Merano, 13 febbraio 1941* e Santoni: *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia 1987, pag. 184.

L'ammiraglio Raeder, comandante della *Kriegsmarine*, pur se insoddisfatto, mostrò di accettare le argomentazioni di Riccardi; ma quello che risulta subito sorprendente è il constatare, sui documenti d'archivio britannici, che gli inglesi furono immediatamente consapevoli della suddetta proposta tedesca e del conseguente rifiuto italiano, tanto da temere una prossima ed alternativa penetrazione nel Mediterraneo, attraverso Gibilterra, dei due incrociatori da battaglia germanici *Scharnhorst* e *Gneisenau* ⁽²⁾.

Quest'ultimo timore nutrito a Londra, seppure apparentemente eccessivo, era in realtà del tutto fondato. Infatti, subito dopo il Convegno di Merano, la *Seekriegsleitung* tedesca prese in esame proprio la possibilità di inviare alcuni incrociatori nel Mediterraneo, in funzione di sostegno e di stimolo nei confronti della flotta italiana ⁽³⁾.

Ad attenuare l'iniziale opposizione della Regia Marina nei riguardi di un'eventuale puntata offensiva nel Mediterraneo orientale provvide inconsapevolmente l'ammiraglio Iachino, da due mesi nuovo comandante in capo della nostra flotta. Egli infatti, alla fine di febbraio, pur non conoscendo i risultati del recentissimo Convegno di Merano, propose a Riccardi di attaccare con la corazzata *Vittorio Veneto* e tre incrociatori il traffico britannico sulla rotta Bengasi-Grecia, proprio come avevano chiesto i tedeschi.

Il 4 marzo il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina rispose al suo subordinato, informandolo che un piano del genere era stato studiato da tempo da Supermarina — con evidente riferimento al citato progetto della fine del 1940 — ma che esso era stato superato ormai dagli eventi, poiché l'attività aerea tedesca aveva recentemente costretto gli inglesi ad interrompere l'accennato traffico facente capo a Bengasi ⁽⁴⁾.

Tuttavia lo stesso 4 marzo, quasi a voler smentire tali ottimistiche conclusioni italo-tedesche, le forze britanniche iniziarono la cosiddetta Operazione "Lustre", consistente nel regolare invio in Grecia di uomini e materiali dal Medio Oriente. Il primo convoglio di tal genere giunse al Pireo

(2) Public Record Office (P.R.O.) di Kew Gardens: fondo ADM 1, cartella 11352, promemoria riepilogativo P.D. 09122/40 del 26 marzo 1941 e fondo ADM 223, cartella 3: *German plans for running the Gibraltar blockade*.

(3) G. Schreiber: *Sul teatro mediterraneo nella seconda guerra mondiale. Inediti punti di vista della Marina germanica del tempo*, in "Rivista Marittima", marzo 1987, pag. 82.

(4) A. Iachino: *Gaudo e Matapan*, Milano, Mondadori 1946, pagg. 48-49.

il giorno 7 e fu poi seguito da altri 14 convogli fino al 21 aprile, al ritmo di uno ogni tre giorni, il che portò al trasferimento complessivo in Grecia di 58.368 uomini e 8.588 tonnellate di equipaggiamenti ⁽⁵⁾.

Preso atto di questo nuovo ed inatteso impegno britannico, il rappresentante navale germanico a Roma, viceammiraglio Weichold, tornò ad insistere con Supermarina il 10 e il 14 marzo, affinché qualcosa fosse fatto per interrompere o almeno danneggiare gli ormai regolari traffici avversari verso la Grecia.

Premuto in tal senso, l'ammiraglio Riccardi rispose il 18 marzo a Weichold con la lettera n. 5237/S.R.P./Sup., nella quale egli dichiarava finalmente fattibile l'incursione di superficie nel Mediterraneo orientale, a condizione che alle nostre forze navali fosse garantito dalla *Luftwaffe* e dalla Regia Aeronautica "un appoggio nel campo esplorativo, protettivo ed offensivo".

Poco o nulla sembra invece abbia influito sulla finale decisione positiva di Supermarina l'errata informazione — poi comunque emendata la sera del 26 marzo — secondo cui poco dopo le ore 19.00 del giorno 16 due velivoli tedeschi sarebbero riusciti a danneggiare due corazzate britanniche di Alessandria, riducendo così il potenziale della *Mediterranean Fleet* ad una sola nave da battaglia ⁽⁶⁾.

A riprova di quanto sopra, dobbiamo ricordare che la decisione di eseguire una puntata navale nel Mediterraneo orientale era stata comunicata da Riccardi già nella mattinata dello stesso 16 marzo all'ammiraglio Iachino, convocato all'occorrenza a Roma fin dal 15 marzo, cioè tre giorni prima della risposta positiva di Riccardi a Weichold, e oltre un giorno prima dell'arrivo a Supermarina della falsa notizia concernente il presunto danneggiamento tedesco delle due corazzate inglesi ⁽⁷⁾.

Di conseguenza venne redatto il piano particolareggiato che, contrariamente alle originali preoccupazioni di Riccardi per il consumo di nafta, sollevate nel Convegno di Merano, contemplò non più la modesta "puntata" navale auspicata a fine febbraio dall'ammiraglio Iachino, ma addirittura una duplice contemporanea offensiva di superficie a nord e a sud di Creta, con l'impiego della nave da battaglia *Vittorio Veneto* e di ben otto incrociatori e diciassette cacciatorpediniere, limitati poi a tredici.

(5) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 806: *Naval operations in Mediterranean: reports 1941*, rapporto conclusivo del Comando della "Mediterranean Fleet" n. 2466/00214 dell'11 dicembre 1941, pagg. 3-49.

(6) F. Mattesini: *Il giallo di Matapan: revisione di giudizi*, Roma, Dell'Ateneo 1985, vol. I, pagg. 14-15.

(7) A. Iachino: *Gaudo e Matapan, op. cit.*, pagg. 50-51.

Furono altresì raggiunte nei giorni seguenti le intese con la Regia Aeronautica e con il X *Fliegerkorps* tedesco per la richiesta opera di ricognizione, protezione e attacco dal cielo, che però al momento opportuno si dimostrò inadeguata⁽⁸⁾.

Il definitivo ordine operativo cifrato n. 51106 fu diramato da Supermarina alle 21.10 del 23 marzo 1941 via filo, il che escludeva un suo eventuale intercettamento. Per mezzo di speciali corrieri furono poi recapitate a mano ai Comandi di Divisione e di Squadriglia le norme esecutive dettate dall'ammiraglio Iachino. Necessariamente per radio e con macchina cifrante "Enigma" vennero invece trasmesse da Roma fra il 24 e il 26 marzo le indispensabili disposizioni al Comando dell'Egeo (Egeomil), incaricato di svolgere alcune attività aeree collaterali nel settore. Ciò aprì una decisiva breccia nella segretezza dell'operazione, grazie all'intercettazione e alla decrittazione di tali radiocifrati da parte della *Government Code and Cipher School*, ubicata a Bletchley Park e costituente il cosiddetto "Ultra Secret", come vedremo meglio tra poco.

Infine tra la sera del 26 e le prime ore del 27 marzo salparono le selezionate unità italiane, ammontanti — come abbiamo accennato — ad una corazzata, sei incrociatori pesanti, due incrociatori leggeri e diciassette cacciatorpediniere, limitati poi a tredici per il ritorno alla base di quattro siluranti bisognose di rifornimento.

Le informazioni inglesi e le relative contromisure

Nel pianificare la suddetta missione, in accordo con le rispettive competenze ordinarie, Supermarina aveva chiesto al Comando Supremo, con telegramma n. 1438 del 23 marzo, di predisporre le dovute istruzioni destinate al dipendente Comando dell'Egeo, che la stessa Supermarina avrebbe poi cifrato con la propria macchina "Enigma" e avrebbe inoltrato via radio. In base a questi accordi, alle 20.10 del 24 marzo partì da Supermarina, diretto a Rodi, il radiocifrato n. 53148, che conteneva i convenuti ordini del Comando Supremo, a firma del generale Guzzoni, Sottocapo di S.M. Generale. Tali ordini riguardavano una serie di operazioni aeree da ricognizione e da attacco che Egeomil avrebbe dovuto eseguire nei giorni X meno 2, X meno 1 ed X, in vista "*di nostre azioni in un prossimo giorno X che saranno precisate in tempo*"⁽⁹⁾.

Sciogliendo poi la suddetta riserva, Supermarina inviò a Rodi, alle ore 11.16 del 25 marzo, il brevissimo dispaccio n. 13675, sempre cifrato

(8) A.U.S.M.M., fondo "Scontri navali ed operazioni di guerra", cartella 27.

(9) A.U.S.M.M., fondo "Scontri navali ed operazioni di guerra", cartella 28 bis.

su macchina "Enigma" e così concepito: "*Riferimento telecifrato 53148 data 24 (alt) Oggi 25 marzo est giorno X meno tre (alt) Assicurate (alt)*"⁽¹⁰⁾.

Quest'ultimo più breve radiomessaggio fu il primo ad essere decrittato dall'"Ultra" Intelligence britannico, che impiegò nell'operazione solo poche ore. Infatti alle 17.05 GMT dello stesso 25 marzo l'Ammiragliato di Londra poté sollecitamente comunicare all'ammiraglio Cunningham, comandante della *Mediterranean Fleet* di Alessandria, e al Comando di Malta quanto segue: "*Roma ha informato Rodi che oggi 25 marzo è il giorno X meno 3. Commento: il segnale fa riferimento ad un messaggio tra Rodi e Roma del 24 marzo. Ogni ulteriore informazione sarà inviata qualora possibile*"⁽¹¹⁾.

Le promesse "ulteriori informazioni" non tardarono a giungere ad Alessandria d'Egitto, poiché nella mattina del 26 marzo l'Ultra decrittò anche il più lungo ed importante radiocifrato 53148, quello cioè emanato da Supermarina alle 20.10 del 24 e contenente gli ordini del Generale Guzzoni a Rodi. In tal modo gli inglesi vennero a sapere che gli italiani stavano predisponendo azioni aeree nell'Egeo in vista di una loro imprecisata operazione in quel mare da svolgersi il giorno 28 marzo⁽¹²⁾.

Due particolari lasciarono però per il momento interdetti i Comandi britannici. Innanzi tutto la circostanza che il suddetto radiocifrato italiano n. 53148 fosse firmato da un generale del Regio Esercito, pur essendo stato emanato da Supermarina, fece supporre agli inglesi per qualche istante che si stesse per verificare in Egeo una nostra operazione anfibia. Quindi una decrittazione di un messaggio tedesco, avvenuta alle 09.15 del 25 marzo e indicante il trasferimento di aerei da caccia dal Nord Africa a Palermo, confuse le idee a Londra, dove comprensibilmente non si riusciva a collegare una minaccia italiana nell'Egeo con l'invio di velivoli germanici nel Tirreno. A ragione quindi l'Ammiragliato comunicò a Cunningham alle

(10) "*Ibidem*" e A. Santoni: *Il vero traditore: il ruolo documentato di "Ultra" nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981, pagg. 82-83 e 309-310.

(11) P.R.O., fondo ADM 223, cartella 76: *Admiralty signal messages F series, 1 March - 5 May 1941*, documento F. 258 e A. Santoni: *Il vero traditore, op. cit.*, pagg. 82 e 301.

(12) P.R.O., fondo ADM 223 cartella 76 citata, documenti F. 259 e F. 260: dispacci dell'Ammiragliato delle ore 08.20 e delle ore 10.07 del 26 marzo 1941, entrambi diretti al comando della "*Mediterranean Fleet*" ed ambedue riprodotti in A. Santoni: *Il vero traditore, op. cit.*, pagg. 83-84 e 302-303.

ore 00.25 del 27 marzo che *“l'unica cosa che non riusciamo ad inserire nel quadro generale è lo spostamento di aerei da caccia tedeschi a Palermo”*⁽¹³⁾.

Da parte sua l'ammiraglio Cunningham, valutando attentamente le informazioni crittografiche disponibili e le possibilità operative italiane in Egeo, era autonomamente giunto all'esatta conclusione che il nemico mirasse ad attaccare i convogli *“Lustre”* diretti in Grecia. Egli pertanto si preoccupò di diramare tra le 17.28 e le 18.22 del 26 marzo cinque ordini operativi, con i quali preannunciò la sospensione dei convogli nell'Egeo, allertò la ricognizione aerea in tutto il Mediterraneo orientale e sulle basi italiane di Taranto, Napoli Brindisi e Messina, dispose pattugliamenti di sommergibili, rinforzò la difesa di Suda con l'incrociatore contraereo *Carlisle* e spedì in mare, con compiti esplorativi a sud-ovest dell'isolotto di Gauda, la 7^a Divisione Incrociatori del viceammiraglio Pridham-Wippell basata al Pireo, che salpò alle 13.00 del giorno 27⁽¹⁴⁾.

Quasi tutti questi ordini operativi emanati da Cunningham nel pomeriggio del 26 marzo 1941, cioè due giorni prima della battaglia e addirittura quando le nostre navi non erano ancora salpate, iniziarono con la sintomatica frase *“c'è ragione di sospettare che forze di superficie nemiche progettino una puntata nell'Egeo, giungendo colà il 28 marzo.....”*. È anche interessante ricordare che uno di questi ordini operativi fu poi osservato dal comandante Brengola del *Pola* nel quadrato del cacciatorpediniere *Jervis* dopo la battaglia di Matapan e il suo salvataggio da parte di tale silurante britannica. Quando poi nel dopoguerra Brengola tornò dalla prigionia e raccontò quello che aveva visto sul *Jervis*, alcuni lo considerarono un visionario, mentre altri lo considerarono come un testimone oculare di presunte *“fughe di notizie”* colpose o dolose, ma comunque avvenute almeno due giorni prima del fatidico 28 marzo 1941⁽¹⁵⁾.

Oggi sappiamo finalmente la verità sulle preventive informazioni inglesi in occasione di Matapan, che furono basate sulla penetrazione del

(13) P.R.O., fondo ADM 223, cartella 88: *Admiralty use of Special Intelligence in naval operations*, pag. 328. Per il testo di questa fuorviante decrittazione cfr. fondo ADM 223, cartella 76 citata, documento F. 256.

(14) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781: *Battle of Cape Matapan 1941*, pag. 107; fondo ADM 223, cartella 88 citata, pagg. 326-327 e fondo AIR 23, cartella 6377: *A.H.Q. British Air Force, Greece 1941*. Cunningham avrebbe voluto impiegare nell'occasione anche l'incrociatore *York* che si trovava a Suda, ma esso venne messo fuori combattimento da un attacco di *“barchini”* esplosivi italiani alle prime ore del 26 marzo.

(15) Tra questi ultimi cfr. A. Trizzino: *Navi e poltrone*, Milano, Longanesi, 1952, pagg. 103 e 238.

sistema cifrante meccanizzato della Marina italiana. Del resto lo stesso ammiraglio Cunningham, nel suo rapporto di missione redatto l'11 novembre 1941 e pubblicato sul terzo supplemento alla "London Gazette" n. 38031 del 29 luglio 1947, fece intravedere di aver ricevuto nella circostanza preventive informazioni, senza peraltro precisarne la segretissima fonte. In quella sede infatti il Comandante della *Mediterranean Fleet* affermò onestamente che nei giorni precedenti la battaglia egli "si era trovato a dover fronteggiare un pericolo che sapeva esistente, ma di cui non poteva predire esattamente la natura", il che dipingeva realisticamente la propria inconsapevolezza circa le forze e i dettagliati piani italiani, particolari rimasti sconosciuti agli inglesi⁽¹⁶⁾.

Dopo che l'ammiraglio Cunningham aveva diramato gli accennati ordini operativi, l'"Ultra" Intelligence decrittò il 27 marzo altri due radiocifrati di Supermarina diretti a Rodi e che riguardavano l'apprezzamento della situazione navale inglese nel Mediterraneo orientale e le risultanze delle ultime ricognizioni aeree dell'Asse sul Pireo e su Alessandria d'Egitto⁽¹⁷⁾.

Alla ricezione di tali ulteriori informazioni, Cunningham ribadì nella giornata del 27 le sue direttive generali agli organi operativi del Mediterraneo orientale ed attuò la preannunciata sospensione dei convogli "Lustre", che erano stati tenuti in vita fino all'ultimo momento per non insospettire il nemico. Da parte sua l'allertato Quartier Generale della R.A.F. in Medio Oriente ordinò al Comando delle Forze Aeree britanniche in Grecia di impiegare, a propria discrezione, le locali squadriglie contro qualsiasi bersaglio navale entrato nel loro raggio d'azione⁽¹⁸⁾.

Infine Cunningham, dopo aver avuto cura di ingannare eventuali spie, facendosi vedere in giro per Alessandria in tenuta da golf, salpò segretamente dal porto egiziano alle ore 19.00 del 27 marzo con le tre corazzate *Warspite*, *Barham* e *Valiant* e nove cacciatorpediniere, che si ricongiunsero

(16) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata: rapporto di missione del Comandante della "Mediterranean Fleet" n. 2161/00213/2 dell'11 novembre 1941, pag. 47.

(17) P.R.O., fondo ADM 223, cartella 76 citata, documenti F. 264 ed F. 267: dispacci dell'Ammiragliato delle ore 08.46 e 15.10 del 27 marzo 1941; cartella 88 citata, pagg. 328-329. Per il testo di queste nuove decrittazioni inglesi cfr. A. Santoni: *Il vero traditore*, op. cit., pag. 86 e pagg. 304-305.

(18) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata, pag. 111 e fondo AIR 23, cartella 6377 citata, messaggio dell'H.Q. R.A.F. del Medio Oriente n. 282 del 27 marzo 1941.

in mare alla portaerei *Formidable*, dotata di 13 caccia "Fulmar", 10 aerosiluranti "Albacore" e 4 più vecchi aerosiluranti "Swordfish" ⁽¹⁹⁾.

La segretezza dell'uscita in mare della *Mediterranean Fleet*, così accuratamente perseguita da Cunningham, venne garantita e mantenuta anche a causa del fallimento esplorativo dei nostri sommergibili *Nereide*, *Dagabur*, *Ascianghi* e *Ambra* che, pur essendo esattamente dislocati lungo la direttrice di marcia della flotta britannica, non videro nulla ⁽²⁰⁾.

Un incidente apparentemente lieve, ma dalle straordinarie conseguenze operative, funestò immediatamente l'uscita in mare della *Mediterranean Fleet* sotto forma di un assorbimento di fango da parte dei condensatori della *Warspite*. Ciò ridusse la velocità della nave ammiraglia inglese a 20 nodi (aumentata più tardi a 22) e conseguentemente rallentò la marcia dell'intero complesso, ritardando dalle 06.30 alle 13.00 del giorno seguente la prevista riunione del grosso di Cunningham con la 7^a Divisione Incrociatori di Pridham-Wippell a 20 miglia a sud di Gaudo, cioè proprio nel punto in cui, a partire dalle 08.12, si svolse lo scontro omonimo tra la suddetta 7^a Divisione e la Squadra italiana.

L'avvicinamento e lo scontro di Gaudo

Nell'ambito delle ricognizioni aeree inglesi, predisposte in seguito alle accennate informazioni crittografiche, un idrovolante "Sunderland" del 230° *Squadron* avvistò e segnalò alle 12.20 e alle 12.35 del 27 marzo la 3^a Divisione Incrociatori italiana a 80 miglia da Capo Passero e con rotta 120°. La constatazione che il velivolo britannico aveva rilevato solo una minima parte delle forze navali italiane allora in mare indusse Supermarina a non interrompere per il momento l'avanzata della flotta verso l'Egeo. Tuttavia l'accertata assenza di convogli nemici in questo mare e la sopravvenuta indisponibilità dell'Aeronautica del Dodecaneso a proteggere ambedue le nostre puntate a nord e a sud di Creta convinsero l'Alto Comando Navale di Roma ad annullare alle 21.20 di quel 27 marzo la prevista crociera a settentrione dell'isola. Di conseguenza la flotta dell'ammiraglio

(19) A. Cunningham: *L'odissea di un marinaio*, Milano, Garzanti, 1952, pag. 173 e P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata.

(20) Anche il sommergibile *Galatea*, situato nel canale di Caso, non riuscì a percepire il passaggio della 7^a Divisione Incrociatori di Pridham-Wippell, uscita dal Pireo alle ore 13.00 del 27 marzo e che percorse quel braccio di mare poco prima dell'alba seguente.

Iachino sarebbe rimasta riunita e avrebbe svolto la sola crociera offensiva a sud di Creta ⁽²¹⁾.

Alle 06.35 del 28 marzo un ricognitore "Ro. 43" catapultato dalla nave ammiraglia italiana, la corazzata *Vittorio Veneto*, avvistò nelle acque dell'isolotto di Gaudò, a sud di Creta, la 7^a Divisione del viceammiraglio Pridham-Wippell, salpata, come è noto, dal Pireo e formata dagli incrociatori leggeri *Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Gloucester* e da quattro cacciatorpediniere. A questo punto la più avanzata 3^a Divisione italiana dell'ammiraglio Sansonetti, composta dagli incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano* e da tre cacciatorpediniere, si trovava in buona posizione per agganciare il nemico e per sospingerlo verso il resto della nostra flotta, che non era stato ancora avvistato dal nemico.

L'inizio dello scontro di Gaudò si ebbe alle 08.12, ma, una volta aperto il fuoco, le navi inglesi non si dimostrarono disposte a farsi attirare verso ponente ed invertirono la rotta inseguite da Sansonetti. Nell'occasione un grande sforzo fu richiesto all'apparato motore del *Gloucester* che, per noie meccaniche sorte nel giorno precedente, non poteva superare la velocità di 24 nodi ⁽²²⁾.

Alle 08.55 l'ammiraglio Sansonetti, su segnalazione di Iachino, interruppe il combattimento e rientrò verso ponente, subito pedinato dagli incrociatori inglesi che da inseguiti divennero inseguitori, non volendo perdere il contatto con le navi italiane. Così facendo però essi si esposero ad essere aggirati dalla *Vittorio Veneto*, che infatti si presentò inaspettatamente ai loro occhi alle 10.55.

La sorpresa fu grande per Pridham-Wippell, che non sospettava la vicinanza di navi da battaglia italiane, fino ad allora non segnalate né dalla ricognizione aerea, né dalle decrittazioni radio. A riprova della loro sorpresa, gli incrociatori di Pridham-Wippell si avvicinarono alla *Vittorio Veneto* e giunsero a distanza tale da poter lampeggiare verso di essa il segnale di riconoscimento "OBI", supponendo di avere a che fare con una delle

(21) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma 1976, pag. 426.

(22) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata, rapporto di missione del viceammiraglio Pridham-Wippell n. L.F. 370/030/13 del 10 aprile 1941, pagg. 138-155.

corazzate di Cunningham, attese all'alba, ma ritardate dagli accennati inconvenienti alla *Warspite* ⁽²³⁾.

Cade quindi definitivamente, ammesso che fossero necessarie altre prove, l'avventata affermazione del comandante Winterbotham secondo cui gli inglesi avrebbero conosciuto "l'intero piano operativo italiano", grazie a presunte decrittazioni di radiomessaggi tedeschi, mai esistite ⁽²⁴⁾.

Sfortunatamente le armi italiane non seppero cogliere l'enorme vantaggio della sorpresa e della schiacciante superiorità materiale realizzatasi a loro favore nelle acque di Gaudio. Infatti nessuna delle 542 granate da 203 mm sparate dai nostri incrociatori e delle 94 granate da 381 mm sparate dalla *Vittorio Veneto* andò a segno, sebbene uno dei quattro incrociatori leggeri inglesi presi di mira non potesse correre oltre i 24 nodi.

Per ironia della sorte, di lì a due mesi, ed esattamente il 24 maggio 1941, la corazzata tedesca *Bismarck*, sparando un colpo in meno della *Vittorio Veneto* (cioè 93 proiettili da 380 mm), avrebbe affondato in Atlantico, in un combattimento di venti minuti, l'incrociatore da battaglia *Hood*, che era allora la più grande unità della Royal Navy, e avrebbe messo in fuga, colpendola quattro volte, la modernissima corazzata *Prince of Wales* ⁽²⁵⁾.

Alle 11.18, dopo ventitré minuti di fuoco pressoché unilaterale, quanto inefficace, Iachino fu costretto ad interrompere l'inseguimento perché fatto segno ad un attacco di sei aerosiluranti nemici, fortunatamente andato a vuoto. Quindi alle 11.40 l'ammiraglio italiano, considerando che la sua flotta era stata ormai avvistata completamente e constatando la perdurante assenza di convogli inglesi nella zona, decise di interrompere la sua missione e di invertire la rotta per rientrare alle basi.

La ritirata della flotta italiana e la notte di Matapan

Lungo la rotta di ritorno la flotta di Iachino venne attaccata senza esito alle 12.05 di quel 28 marzo da tre "Swordfish" di base a Creta e più efficacemente alle 15.20 da cinque aerosiluranti della portaerei *Formidable*

(23) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV cit., pag. 438.

(24) Cfr. F. W. Winterbotham: *The Ultra Secret*, Londra, Weidentfeld and Nicolson 1974, pag. 66 e trasmissione televisiva sulla 1^a rete RAI delle ore 21.30 del 12 settembre 1979, a cura del giornalista Arrigo Petacco.

(25) B. Von Mullenheim-Rechberg: *Nave da battaglia "Bismarck"*, Parma, Albertelli, 1984, pagg. 129-141.

(tre "Albacore" e due "Swordfish"), accompagnati da tre bombardieri "Blenheim" di base in Grecia. In quest'ultima circostanza un siluro colpì la *Vittorio Veneto* a poppa, costringendo la nave ammiraglia a fermare le macchine dalle 15.30 alle 15.36 e poi a proseguire a velocità ridotta, compresa tra i 16 e i 19 nodi. Per fortuna della nostra flotta, le successive incursioni dei bombardieri della RAF provenienti dagli aeroporti greci non ottennero alcun risultato ⁽²⁶⁾.

Nel frattempo, e precisamente alle 14.25, era pervenuto nelle mani di Iachino un telegramma proveniente da Rodi, che comunicava l'avvistamento dal cielo, alle 12.15, di una portaerei e di una corazzata inglesi, con relativa scorta, a 80 miglia a levante della *Vittorio Veneto*, senza però precisare che tali navi nemiche erano state anche attaccate dai velivoli scopritori, ciò che avrebbe conferito una maggiore attendibilità all'informazione. Dopo di ciò altre incerte segnalazioni aeree raggiunsero l'ammiraglio italiano in mare, che finì per ritenere piuttosto remoto il pericolo di un incontro con corazzate britanniche.

Nel tardo pomeriggio intervennero a protezione ad alta quota della flotta italiana in ritirata dieci caccia pesanti tedeschi del III./ZG.26, senza che Iachino lo notasse e quindi senza che la storia ufficiale della Marina ne prendesse nota, ciò che ha lasciato via libera alle successive e ingiustamente nei confronti di un presunto assenteismo e disinteresse germanico in quel delicato frangente ⁽²⁷⁾.

Comunque sia, ogni scorta aerea divenne impossibile dopo il tramonto per la mancanza di caccia notturna e per motivi di autonomia. Pertanto la flotta italiana strinse le fila ed assunse una formazione ravvicinata per la difesa notturna, schierandosi su cinque colonne con al centro la *Vittorio Veneto* danneggiata. Contro questa formazione chiusa si scatenò, a partire dalle 19.28 di quel 28 marzo, l'ultimo e fatale attacco aerosilurante britannico, che alle 19.50 portò al danneggiamento e all'immobilizzazione dell'incrociatore pesante *Pola*. A tale incursione presero parte sei "Albacore" e due "Swordfish" della *Formidable*, raggiunti in volo da due "Swordfish" dell'815° Squadrone di Maleme (Creta), la cui richiesta di intervento era stata interpretata dai crittografi del comandante Porta imbarcati sulla *Vittorio Veneto* ⁽²⁸⁾.

(26) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata, rapporto di missione della portaerei *Formidable* n. 0471/19/A.C. 335 del 21 agosto 1941.

(27) Cfr. F. Mattesini: *Il giallo di Matapan*, vol. I cit., pagg. 92-93.

(28) A. Santoni: *Il vero traditore: il ruolo documentato di Ultra nella guerra del Mediterraneo*, op. cit., pagg. 77-78.

Né i crittografi della nave ammiraglia italiana, né quelli del Servizio Informazioni di Supermarina riuscirono però a mettere in chiaro un molto più importante messaggio di Cunningham delle ore 18.15, con il quale il Comandante della *Mediterranean Fleet* in mare diramava gli ordini per la ricerca notturna del nemico. Iachino invece fu informato alle 20.05 da Supermarina che alle 17.45 i rilevamenti radiogoniometrici situavano un "Comando complesso nemico" a 75 miglia (in realtà a 55 miglia) ad est-sud-est della *Vittorio Veneto* ⁽²⁹⁾.

Purtroppo però il nostro ammiraglio non valutò esattamente questa importante segnalazione e alle 20.18 ordinò alla 1^a Divisione dell'ammiraglio Cattaneo (incrociatori pesanti *Zara* e *Fiume* e cacciatorpediniere *Alfieri*, *Gioberti*, *Carducci* e *Oriani*) di andare in soccorso dell'immobilizzato *Pola*.

Dopo una serie di altri messaggi di conferma, scambiati tra Cattaneo e Iachino, la 1^a Divisione invertì la rotta alle 21.06 per soccorrere il *Pola*, assumendo una criticabile linea di fila con i due incrociatori in testa ed i quattro cacciatorpediniere in coda, e avanzando alla modesta velocità di soli 16 nodi, aumentata a 22 nodi per soli 38 minuti, cioè tra le 21.25 e le 22.03. A questa modesta andatura la 1^a Divisione di Cattaneo avrebbe raggiunto il *Pola* non prima delle 22.30 e ciò appare incomprensibile alla luce del fatto che alle 20.50 Iachino aveva avvertito Cattaneo della presenza del famoso "Comando complesso nemico". Quest'ultimo alle 17.45 risultava ufficialmente a 75 miglia di distanza, ma al momento del siluramento del *Pola* (ore 19.50) avrebbe potuto essersi avvicinato di altre 8 miglia, considerando ragionevolmente pari a 4 nodi la differenza tra la sua velocità e quella della squadra navale italiana con la *Vittorio Veneto* zoppicante.

Alle 19.50 pertanto era da presumere che una forte aliquota navale avversaria, configurata come un "Comando complesso", fosse presente a 67 miglia dalla flotta di Iachino e in direzione della aerosilurante che da allora in poi coincideva con quella immutabile del *Pola*, immobilizzato nello stesso istante e luogo.

Ebbene, per coprire uno spazio marino di 67 miglia e dirigersi sul punto in cui la flotta italiana era stata attaccata dal cielo, alla ricerca di

(29) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV cit., pag. 454. In questo resoconto ufficiale viene anche precisato che alle 17.45 il "Comando complesso nemico" si trovava in realtà a 55 e non a 75 miglia dalla *Vittorio Veneto*, a causa di un errore di misurazione radiogoniometrica.

una o più navi che i piloti britannici avevano dichiarato di aver colpito, sarebbero occorse ad un "Comando complesso" inglese poco più di tre ore, alla probabile velocità di avvicinamento di 20-21 nodi. Di conseguenza era ragionevole ritenere che tale gruppo navale nemico sarebbe giunto nelle acque del *Pola* immobilizzato subito dopo le ore 23.00. In realtà il contatto si verificò addirittura poco dopo le 22.00 poiché, come abbiamo accennato, il "Comando complesso" britannico era originariamente più vicino di 20 miglia rispetto a quanto stimato dal Servizio Informazioni di Supermarina ⁽³⁰⁾.

È veramente sorprendente che le suddette argomentazioni non abbiano sfiorato la mente né di Iachino né di Cattaneo, il quale continuò la sua lenta marcia di avvicinamento al *Pola*, che l'avrebbe portato a contatto dell'incrociatore immobilizzato intorno alle 22.30. A tale proposito appare oziosa la domanda circa il reale significato dell'espressione "*Comando complesso*", perché anche nella riduttiva ipotesi che esso fosse stato composto solo da incrociatori e cacciatorpediniere, sarebbe stata ugualmente sconsigliabile una nostra operazione notturna di trasbordo equipaggio e di probabile rimorchio del *Pola*, che avrebbe richiesto molto tempo e avrebbe costretto almeno alcune delle unità italiane accorrenti a fermarsi in mare in presenza di siluranti e navi cannoniere nemiche.

Quanto abbiamo voluto qui precisare rappresentò, a nostro giudizio, il vero "*punto di svolta*" dell'intera dolorosa vicenda di Matapan, che altrimenti si sarebbe risolta con la perdita, presubilmente incruenta, del solo *Pola* impossibilitato a difendersi, mentre il resto della flotta italiana sarebbe completamente sfuggito all'inseguimento inglese, nonostante le preventive informazioni "Ultra".

È accertato infatti che le navi di Cunningham, giunte nelle acque del *Pola* presso Capo Matapan, individuarono solo questo immobile incrociatore con il radar della corazzata *Valiant* alle 22.03 e alle 22.20, e che esse avvistarono la sopraggiungente 1^a Divisione dell'ammiraglio Cattaneo con i normali binocoli notturni alle 22.23 e alle 22.25. Quindi alle 22.28 tutte e tre le navi da battaglia britanniche aprirono il fuoco contro quest'ultima ignara formazione italiana con l'ausilio dei proiettori del cacciatorpediniere *Greyhound* e non dei radar, riducendo a relitti fumanti lo *Zara*, il *Fiume* e i cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci*. Queste quattro sfortunate

(30) *Ibidem*, pag. 454 nota.

unità, che, a parte l'*Alfieri*, non ebbero nemmeno il tempo di rispondere al fuoco, vennero poi finite dalle siluranti inglesi⁽³¹⁾.

Successivamente il cacciatorpediniere britannico *Jervis* si affiancò all'immobile *Pola*, prese prigionieri 248 uomini del suo equipaggio e alle 04.03 del 29 marzo mandò a fondo con due siluri quest'altro incrociatore italiano, causa indiretta ed incolpevole dell'intera tragedia. Dopo il sorgere del sole altri 1.163 nostri marinai furono salvati in mare da navi inglesi e greche, operazione umanitaria che sfortunatamente dovette essere interrotta in seguito al minaccioso apparire di aerei dell'Asse. A questo punto Cunningham comunicò cavallerescamente all'ammiraglio Riccardi, con un messaggio in chiaro, la posizione in cui si trovavano i restanti naufraghi, suggerendo l'invio di una nave ospedale "veloce". Purtroppo invece era disponibile in quel frangente soltanto la lenta nave ospedale *Gradisca*, capace di 14 nodi, che giunse nelle acque della tragedia il 31 marzo e poté recuperare, in sei giorni di ricerca, 160 uomini delle quattro unità militari affondate presso Matapan. Pertanto i morti italiani di quella notte raggiunsero la cifra di 2.303, oltre a 1.411 prigionieri, mentre gli inglesi subirono in tutta l'operazione l'abbattimento di un aerosilurante e la morte dei due piloti.

Consumato il dramma di Matapan, perdurarono a lungo in Italia le polemiche sulle responsabilità e su un preventivo allertamento inglese, attribuito di volta in volta all'attività di spie, magari bionde e bellissime come la fantomatica Cynthia (alias Elizabeth Thorpe), o addirittura di traditori. Con la nostra pubblicazione nel 1981 dei documenti originali, e fino ad allora segretissimi, sulle decrittazioni "Ultra" riguardanti la guerra nel Mediterraneo, poi divulgati anche da studi stranieri, è stato possibile scacciare questi fantasmi ed identificare scientificamente la natura tecnologica e la reale portata delle tempestive informazioni britanniche in occasione di Matapan, così come di tantissimi altri episodi della guerra

(31) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata, rapporto finale dell'ammiraglio Cunningham n. 2161/00213/2 dell'11 novembre 1941, pagg. 54-56. In verità un'unità di scorta inglese rilevò al radar anche le sopraggiungenti unità di Cattaneo, ma non riuscì a comunicare tale avvistamento a Cunningham a causa di disguidi nelle radiocomunicazioni.

dei convogli nell'ex "mare nostrum", compromessi dalla penetrazione delle radiocomunicazioni cifrate della Marina italiana ⁽³²⁾.

È tuttavia altrettanto indiscutibile che, con una corretta valutazione di tutti gli elementi disponibili, il disastro di Matapan non sarebbe accaduto e che l'unica nostra perdita navale, con poche vittime, avrebbe potuto limitarsi presumibilmente all'incrociatore *Pola*, nonostante l'allora insospettato e cospicuo apporto dell'"Ultra" Intelligence britannico.

(32) Vds. anche il XIII Congresso internazionale di Storia militare dedicato all'*Intelligence* e tenutosi ad Helsinki tra il 31 maggio e il 6 giugno 1988, al quale l'autore ha partecipato con una relazione intitolata *The struggle between the British and the Italian Intelligence Services in the naval operations of the Mediterranean war 1940-1943*, nonché il X Congresso di storia marittima tenutosi all'Accademia navale americana di Annapolis tra l'11 e il 13 settembre 1991, al quale l'autore ha partecipato con una relazione intitolata *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British "Ultra" Intelligence on the Mediterranean operations*.

L'OFFENSIVA SU MALTA (1941)

MARIANO GABRIELE

Si può dire che per Malta il 1941 incomincia nel 1940. Sembra lapalissiano, ma non è così, perché tra i due anni si interpone una sorta di spartiacque storico che vede a monte, nel 1940, il fallimento della "guerra parallela" di Mussolini e a valle, nel 1941, l'entrata dei mezzi navali germanici nel Mediterraneo. Naturalmente, questo non accade di colpo allo scoccare della mezzanotte del 31 dicembre 1940; tuttavia, nel quadro di una schematizzazione generale, quanto affermato sopra sembra valido.

È noto quanto il problema di Malta, inteso come minaccia ai propri interessi navali nel bacino centrale del Mediterraneo, fosse avvertito dalla Marina italiana, che già dal 1936 ne auspicava l'occupazione, ribadendo tale convincimento nel Documento Zero e nella DG 10/A2 del 1938.

Tradizionalmente, per contro, l'Ammiragliato britannico aveva mantenuto l'orientamento di conservare, anche a costo di impegni gravosi, la base di Malta, tanto che nel 1912, nel timore di un'invasione, vi aveva trasferito un'importante squadra da battaglia, malgrado la crescente pressione della flotta di Tirpitz nei mari di casa. Ma al momento dell'intervento italiano, nel 1940, tale posizione si era indebolita a Londra, sia per una sopravvalutazione del potere aereo italiano, sia per la defezione della flotta francese, fondamentale pilastro della strategia franco-britannica di lungo periodo nel Mediterraneo.

La Marina italiana riesaminò la questione nel progetto del 18 giugno 1940 le cui conclusioni — tutto essendo da preparare — erano influenzate direttamente dalla convinzione politica del governo che la guerra sarebbe stata brevissima e soprattutto più dichiarata che combattuta: ciò pre-

messo, Malta sarebbe caduta in mano italiana “come conseguenza della vittoria finale”, che si presumeva “imminente, sicura” e “da non rendere inutilmente costosa”. Peraltro la Marina aveva confermato, subito prima dell'intervento italiano, che l'occupazione di Malta avrebbe apportato all'Italia “vantaggi imponenti”, e non perdeva occasione di rilevarlo, influenzando a tale proposito anche i rappresentanti della Marina tedesca in Italia, i quali, di fronte al trascorrere delle settimane senza che la sperata vittoria finale arrivasse, trasmisero anche a Berlino le loro preoccupazioni. Disgraziatamente, l'opinione degli ufficiali tedeschi in Italia non contava molto a Berlino, dove per il Mediterraneo si pensava a soluzioni brillanti, ma fantasiose, cui peraltro il Führer non voleva rinunciare; infatti il 4 novembre, malgrado l'attacco italiano alla Grecia, emanò la direttiva n. 18 che prevedeva l'occupazione di Gibilterra per risolvere poi, con la marcia su Suez, la situazione mediterranea. Ma erano illusioni e il peggio doveva ancora venire: l'11 novembre la Marina britannica attuava l'impresa di Taranto; l'8 dicembre — mentre il fronte greco franava — anche il generale Wavell attaccava in Africa. L'11 dicembre Hitler fermò la direttiva n. 18, poiché non ne esistevano più i presupposti. Nel Mediterraneo la situazione era peggiorata gravemente, e in tale peggioramento Malta assumeva di nuovo importanza, dopo che l'Aeronautica italiana non aveva potuto impedirne un graduale potenziamento. Ma Hitler pensava già alla grande Campagna dell'est e non voleva impegnarsi a fondo nel Mediterraneo: vi mandò poche truppe, quantità limitate di carri armati e il X CAT in Sicilia, con il compito prioritario di attaccare Malta. Così cominciò il 1941.

* * *

L'offensiva aerea su Malta partì in occasione dell'Operazione “Excess”, consistente nel passaggio da Gibilterra a Malta e ad Alessandria di un grande convoglio britannico fortemente scortato. La portaerei *Illustrious*, ripetutamente colpita, si rifugiò a Malta, dove l'aviazione germanica tentò in ogni modo di distruggerla, a partire dal 16 gennaio, ma la nave riuscì a ripartire per Alessandria la notte del 23.

La battaglia per l'*Illustrious* dimostrò che Malta era un osso assai duro. Malgrado il grande impegno dell'Aeronautica tedesca la contraerea e la caccia britanniche — le quali si andavano sempre più rafforzando — impedirono l'affondamento della grande unità in riparazione e causarono la perdita di 10 apparecchi tedeschi.

Dopo la partenza dell'*Illustrious* l'azione della Luftwaffe continuò soprattutto mediante bombardamenti a tuffo, sugli aeroporti e sulla zona

dell'arsenale e del porto. I danni inferti alle piste ed agli impianti erano apprezzabili sul momento, ma risultavano agevolmente riparabili in breve tempo, così che le installazioni militari, pur colpite, tornavano rapidamente in efficienza, tanto che proprio in quel mese si notò una intensificazione dell'attività dei sommergibili britannici nel Mediterraneo centrale ed anche l'aviazione nemica dell'isola si fece più attiva sul mare ed operò azioni di bombardamento sulle basi aeree della Sicilia. Le operazioni della Luftwaffe, comunque, riuscivano a contenere la pericolosità delle forze nemiche di Malta, almeno finché la pressione sull'isola era mantenuta costante.

Un appunto della Marina italiana del 27 gennaio 1941 rilevava che nei primi mesi di guerra gli attacchi aerei a carattere sistematico avevano annullato quasi completamente la funzione di tale base nemica in campo navale ed aereo ma che Malta aveva ripreso la sua funzione aereo-navale quando nei mesi successivi il martellamento costante era stato sospeso; veniva sottolineata pertanto la *"necessità che l'azione sistematica su Malta sia ripresa in pieno"*.

Ed effettivamente, per tutto il restante periodo invernale del 1941, l'Aeronautica tedesca continuò i bombardamenti sull'isola posando mine magnetiche ed acustiche nel Grand Harbour ed a Marsa Scirocco, attaccando costantemente le piste degli aerodromi — particolarmente efficace l'azione del 5 marzo, condotta in forze — ed i porti; gli attacchi, diurni e notturni, causarono poche perdite ai maltesi ma inflissero danni rilevanti alle installazioni portuali, alla zona di Sliema e all'arsenale. Nel complesso, però, la difesa teneva bene e la base non cessava di funzionare e di rinforzarsi, anche se la pressione esercitata su di essa le impediva per il momento di esplicitare tutta la propria capacità combattiva. Convogli provenienti da est in febbraio e in marzo portarono rinforzi di uomini e di materiali, mentre apparecchi da caccia andarono affluendo nell'isola in numero crescente.

Nel febbraio l'ammiraglio Raeder tentò di nuovo di attirare l'attenzione del Führer sul Mediterraneo al fine di dare una soluzione radicale al problema maltese. La necessità di soggiogare l'isola fu dibattuta nella riunione del 3 febbraio, al cospetto dei supremi capi militari della Germania, ed Hitler acconsentì a programmare la presa di Malta, ma solo dopo la sconfitta dell'Unione Sovietica, che egli si preparava ad attaccare. Questo medesimo punto di vista fu confermato nelle direttive del 15 e del 23 febbraio; inutilmente Raeder insistette, il 18 febbraio, per una azione immediata che avrebbe dovuto essere eseguita con truppe aviotrasportate

prima dell'attacco ad est: il Führer obiettò che i numerosi muretti a secco, che intersecavano in tutte le direzioni la campagna di Malta impedivano l'atterraggio degli apparecchi. È probabile che a rafforzare le convinzioni di Raeder e a indurlo a tornare alla carica presso il Führer per ottenere subito l'operazione su Malta abbia contribuito il punto di vista espresso dai responsabili della Marina italiana nell'incontro di Merano (13-14 febbraio 1941); il punto di vista italiano era contenuto nel promemoria n. 31 del 10 febbraio, nel quale non si mancava di far notare, a proposito delle basi utilizzate per la flotta, che la *"base meglio ubicata, sarebbe Augusta, ma la sua vicinanza a Malta ne vieta l'utilizzazione per il grosso delle forze, finché Malta non sarà efficacemente neutralizzata"*. Era certo un punto di vista cauto, che però complicava e non aiutava i fautori dell'operazione.

* * *

Un piano per l'attacco dell'isola fu preparato in Germania tra il febbraio e il marzo 1941. Idea conduttrice del progetto tedesco — che appariva però inficiato^(*) dal preconcepto hitleriano di attuare l'azione soltanto dopo il crollo della Russia — era che tutta l'operazione, stante la scarsa affidabilità dell'alleato, doveva essere condotta dalle forze germaniche. Sarebbero state impiegate due divisioni (una di paracadutisti ed una di fanteria aviotrasportata) appoggiate da reparti specializzati e da un impegno fondamentale della Luftwaffe. Lo sbarco doveva essere operato dal cielo, previa la distruzione e la disarticolazione delle principali opere difensive, da conseguirsi mediante l'impiego dei reparti d'assalto dell'Aviazione. Il X CAT doveva fornire gli apparecchi per l'attacco, la scorta e il trasporto delle truppe.

L'operazione era concepita come un attacco dal cielo e uno sbarco navale era previsto solamente in funzione sussidiaria; la Marina italiana avrebbe avuto una parte secondaria nell'azione, intervenendo con aliquote limitate dopo che la spallata decisiva fosse stata data dai reparti tedeschi. Sembra che il piano, redatto senza alcun accordo preventivo con i Comandi italiani, altro non sia stato che lo sviluppo dell'idea di Raeder che, come si è visto, era già stata bocciata dal Führer per via dei muretti. Può darsi che a un certo momento si sia anche pensato a Rommel come al comandante idoneo a realizzare l'impresa, dato che lo stesso Maresciallo, nel passo delle sue memorie in cui afferma di essersi offerto di conquistare la fortezza, scrive: *"e sono convinto che a me sarebbe riuscito, con i contingenti di truppa richiesti e con un adeguato appoggio delle forze aeree e navali"*. Quegli uomini e quei mezzi, che erano sempre mancati, e che ora, nella primavera

del 1941, non erano ancora pronti, anche se la 7^a Divisione paracadutista germanica andava intensificando i propri allenamenti, per essere lanciata su un obiettivo ancora non definito, che poteva essere Malta come Creta.

Continuavano intanto i bombardamenti sull'isola. La "neutralizzazione", però, si avviava ad avere in concreto gli stessi effetti della "sterilizzazione"; l'obiettivo — ambizioso, ma fallito — che era stato proposto all'Aeronautica militare italiana nel 1940 nei confronti della base aeronavale britannica. È vero che a Malta si viveva di fatto in regime di stato d'assedio, ma è soprattutto vero che i rinforzi affluivano e la pericolosità della base aeronavale aumentava continuamente. Gli apparecchi da caccia assegnati alla difesa e impegnati nella battaglia aerea nei cieli dell'isola venivano inviati sempre più numerosi per ripianare le perdite e potenziare i gruppi operanti.

Né si pensava solamente alla difesa. Insieme ai caccia giunsero dall'Egitto velivoli "Wellington" a grande raggio d'azione, attrezzati per la ricognizione e l'attacco sul mare. Al tempo stesso si pensava di usare Malta come base per un reparto leggero e veloce di unità navali da impiegare per attaccare il traffico dell'Asse. L'8 aprile l'ammiraglio Cunningham inviò a Malta 4 cacciatorpediniere della 14^a Flottiglia allo scopo di "intensificare l'azione contro i convogli per il Nordafrica". Anche l'incrociatore *Gloucester* si trasferì nella base che avrebbe dovuto essere stata "neutralizzata" dalla Luftwaffe, e al principio di maggio giunse anche la 5^a Flottiglia cacciatorpediniere.

La pericolosità effettiva del reparto veloce di Malta, composto di unità dotate di radar per la ricerca notturna e sostenute da una intensa attività di ricognizione marittima, fu dolorosamente sperimentata nella notte tra il 15 e il 16 aprile 1941 con la distruzione del convoglio *Tarigo* e di quasi tutta la sua scorta alle boe di Kerkennah, al largo della costa orientale della Tunisia. Inoltre, è da ritenere che il reparto navale britannico basato nell'isola avesse anche una funzione di sostegno alla difesa, ritenendosi generalmente, negli ambienti britannici, che un eventuale attacco di paracadutisti non avrebbe comunque potuto prescindere da successive operazioni navali per alimentare di uomini e materiali le forze d'attacco e pervenire alla conquista degli obiettivi.

Il 6 aprile i tedeschi attaccarono la Grecia, e la pressione aerea su Malta non fu più condotta con assalti in massa diurni, ma con incursioni notturne. Qualche successo fu conseguito con il lancio di mine all'ingresso del porto: il cacciatorpediniere *Jersey*, in maggio, fu affondato da una mina e l'incrociatore *Gloucester*, danneggiato, fu fatto ripartire per il Le-

vante. Il 21 maggio ripartì anche la 5^a Flottiglia ma contemporaneamente il X CAT lasciava la Sicilia e si trasferiva in Grecia.

In questi cinque mesi di operazioni, la Luftwaffe si era battuta con impegno contro la base di Malta. Alle aliquote iniziali (2 gruppi "Ju. 87", 1 gruppo "Me.110", 1 gruppo "He. 111" e 1 squadriglia "Ju. 88" da ricognizione) si aggiunsero nella seconda metà di gennaio 2 gruppi "Ju. 88" in marzo, aprile e maggio 2 squadriglie "Me. 109" da caccia, 2 squadriglie "Ju. 88" da ricognizione strategica, 1 squadriglia "Me.110" da caccia notturna, 1 squadriglia silurante e da bombardamento "He. 111" e 1 squadriglia soccorso di "He. 59" e "Do. 24" ed altre forze, alcune anche non contemplate negli accordi iniziali. L'attività su Malta del X Cat, da gennaio a maggio 1941, risulta compendiate nel seguente prospetto:

Tipo di azione	genn.	febb.	mar.	apr.	mag.	totale
Bombardamento e mitragliamento	285	158	236	383	403	1.465
Ricognizione	14	25	22	30	41	132
Caccia libera	30	138	158	72	80	478
Totale	329	321	416	485	524	2.075

cui è forse da aggiungere qualche altra azione per la posa e il lancio di mine nei porti maltesi. Nel complesso, quindi, una serie di operazioni piuttosto intensa.

Il bilancio finale, però, veniva così sintetizzato in una relazione italiana del giugno pubblicata dal Santoro: *"I risultati conseguiti dicono siano da considerare non rispondenti ai numerosi mezzi impiegati... Sul porto di La Valletta gli stessi reparti hanno effettuato numerose azioni di bombardamento, lanciando un quantitativo di bombe notevole, ma il porto conserva ancora quella attività ridotta alla quale era stata costretta dalle azioni degli aerei della 2^a Squadra. Anche i campi di aviazione, nonostante la quantità elevata di esplosivo su di essi lanciata, sono oggi in piena attività e dotati di un numero di apparecchi da bombardamento e da caccia che si presume superiore al complesso esistente 5 mesi orsono. Il parere dei Tedeschi sulle possibilità difensive dell'isola è mutato ed è ben diverso da quello espresso all'inizio, al loro arrivo in Sicilia. Malta — secondo la maggior parte dei Germanici — avrebbe dovuto capitolare in pochi giorni. I Tedeschi dopo aver assaggiato la capacità difensiva ed offensiva di Malta, hanno modificato il loro parere: molti di loro affermano che Malta è un obiettivo duro, che può essere paragonato solo a Narwick".* È possibile emerga, negli estensori di questo scritto, una

sorta di malcelata soddisfazione per le difficoltà incontrate anche dagli invidiati alleati, tanto meglio equipaggiati e addestrati e tanto più efficienti e capaci. Essi, certamente, avevano costretto l'avversario ad impegnarsi a fondo per opporre un contrasto ben più forte che non quello dell'anno precedente contro l'aviazione italiana. Resta però un fatto che la sperata "neutralizzazione" dell'isola fu ben lungi dall'esser conseguita.

* * *

L'intervento tedesco nei Balcani bloccò ogni sviluppo operativo al progetto germanico di conquista di Malta. L'aviazione si spostò verso Oriente. I reparti speciali che avevano sufficiente preparazione furono impiegati per la conquista di Creta, che fu condotta con decisione ed efficacia impressionanti per l'epoca, ma che ebbe un costo elevato: la 7^a Divisione paracadutisti tedesca, l'unica nella specialità che possedeva allora la Germania, subì tali perdite da non poter ripetere a distanza di poco tempo una seconda analoga operazione. Se ne ebbe a rallegrare Churchill, sia pure col senno di poi, osservando che quelle magnifiche truppe *"avrebbero potuto piombare su Malta, ma il colpo ci fu risparmiato"*. Peraltro, il Comando Supremo italiano impegnato come era sui fronti del Mediterraneo, non poteva non sentire il problema rappresentato dalla base nemica di Malta. Occupate Corfù e le altre isole Ionie tra il 28 aprile e il 2 maggio, il generale Guzzoni, Sottocapo di S.M.G. trasmise, il 7 maggio, a Superesercito, Supermarina e Superaereo una lettera, nella quale si affermava: *"Nella situazione attuale sarebbe sommamente utile la occupazione di Malta. Gli Stati Maggiori in indirizzo studino di nuovo le nostre possibilità operative al riguardo e me le prospettino al più presto"*.

Supermarina rispose con il promemoria del 18 maggio 1941, nel quale sottolineava analiticamente quanto fosse pesante e costosa la minaccia maltese contro le comunicazioni marittime con la Libia e le operazioni navali italiane. Affermava *"che la presa di Malta rappresenterebbe un miglioramento deciso della situazione e le perdite che essa ci costerebbe in un giorno ci salverebbero da quelle ulteriori cui andremmo incontro nei trasporti per la Libia e che, in base alla dura esperienza fatta potrebbero, a lungo andare, diventare preoccupanti per l'impossibilità di rapida sostituzione del naviglio perduto. Nessuno più della Marina è perciò interessato all'impresa di ritogliere Malta agli Inglesi"*. Ciò appariva tanto più valido a fronte del fallimento, nello stesso mese di maggio, del tentativo di ottenere l'utilizzazione dei porti tunisini.

Le difficoltà già segnalate nel precedente studio del 18 giugno 1940, tuttavia, erano ancora aumentate, e si stimava necessario prevedere un corpo di spedizione di 35-40.000 uomini da sbarcare rapidamente, nella mancanza di un permanente dominio del mare.

L'operazione appariva difficile e complessa; essa prevedeva il massimo impegno dell'Aviazione e della Marina, gravi rischi e lunga preparazione, non meno di 6 mesi; inoltre la sorpresa tattica poteva essere realizzata limitatamente al giorno dell'operazione, poiché appariva estremamente improbabile che sfuggisse alla ricognizione aerea avversaria la concentrazione dei mezzi necessari nei porti meridionali della Sicilia.

Di fronte alle difficoltà, il promemoria concludeva chiedendosi *“se si debba affrontare l'arduo problema, tenendo specialmente conto del tempo richiesto per avere buona probabilità di risolverlo a nostro favore”*.

La risposta era contenuta in un appunto del Sottocapo di S.M. del 21 maggio: la conquista di Malta poteva essere tentata soltanto impiegando tutti i mezzi necessari per una *“sicura”* riuscita.

Tale punto di vista era sviluppato nel successivo memorandum del 25 maggio 1941 di Supermarina, che esponeva le condizioni operative e le esigenze che l'azione avrebbe posto. Non erano certo sottovalutate le difficoltà, che inducevano ad una conclusione, per la verità, non nuova: occorreva *“un'azione in grandissimo stile con mezzi appropriati”*. Ad una tale azione *“il concorso dell'Aeronautica dovrebbe essere elevatissimo, sia per compensare la nostra inferiorità navale, sia per ridurre al minimo possibile la capacità di reazione delle difese: della massima efficacia sarebbe una preventiva intensa azione aerea protratta per molti giorni di seguito allo scopo di produrre le massime devastazioni e scuotere il morale dei difensori”*. Per radunare i mezzi ed addestrare gli uomini, si indicava la fine dell'anno *se si fosse incominciato subito ad operare col massimo impegno*.

* * *

Le perdite di naviglio mercantile dell'Asse per il traffico con la Libia nel primo semestre di guerra erano state veramente modeste. Trascorsi però senza vittorie decisive quei primi sei mesi che costituivano la durata massima del preventivato breve periodo di guerra, la situazione cambiava. Col recupero di Malta come base offensiva d'appoggio all'economia britannica di guerra le perdite dell'Asse sulle linee di traffico con l'Africa settentrionale incominciarono a crescere. Nel secondo semestre andarono perdute 30 unità per 110.000 tsl contro le 4 per 11.000 tsl del primo semestre. L'ammiraglio tedesco Ruge valuta che 2/3 del naviglio perduto vada accreditato alle forze di Malta. Anche prima del tempo non lontano della *“spada fiammeggiante”*, quindi, era chiara la pericolosità dell'isola maltese in mano all'avversario.

Ma i disastri subiti in Africa e in Grecia, dove i problemi della guerra erano stati affrontati senza disporre dei mezzi adeguati, avevano trasmesso l'insegnamento triste, quanto ovvio, che bisognava prepararsi e attrezzarsi per combattere con probabilità di vittoria. Poi, ancora, c'era l'esperienza di Creta, che aveva scoraggiato i Tedeschi per le perdite subite dai paracadutisti e li aveva indotti a rinunciare al progetto di colpo di mano su Malta; c'erano le testimonianze degli aviatori tedeschi che avevano attaccato con grande baldanza la fortezza insulare e non ne avevano avuto ragione; c'erano stati alcuni episodi clamorosi che avevano toccato direttamente la Marina — Taranto e Matapan — che avevano evidenziato dolorosamente certe inferiorità organizzative e tecniche. Questo forse aiuta a comprendere perché la Marina non voleva rischiare di andare allo sbaraglio, in maniera arrangiata, con la prospettiva di un nuovo disastro.

Questo punto di vista fu condiviso anche dagli altri SS.MM., i quali concordarono nel ritenere impossibile una adeguata operazione su Malta con i mezzi disponibili in quel tempo, e giudicarono necessario un lungo periodo per pianificare e preparare l'impresa stessa. In tal modo, mentre la Marina italiana riprendeva il suo impegno quotidiano e assorbente nella lotta dei convogli e la Luftwaffe era chiamata sui fronti dell'est a compiti estremamente impegnativi, il progetto di prendere Malta fu accantonato di nuovo.

* * *

Il compito di tenere sotto pressione e sotto controllo Malta restò affidato all'Aeronautica italiana dal giugno al novembre 1941. Questo periodo incominciò in mezzo a difficoltà di vario genere, perché i nuovi reparti che si dovevano impiegare erano reduci dalla durissima campagna di Grecia e attraversavano un periodo di riorganizzazione per il ripianamento degli uomini e dei mezzi.

L'offensiva aerea d'estate incontrò subito notevole opposizione per gli importanti rinforzi di cacciatori che erano giunti nell'isola e per la sempre più potente e perfezionata difesa antiaerea. Fin dall'impegnativa incursione del 12 giugno apparve evidente la sproporzione tra le forze disponibili e quelle che sarebbero state necessarie per assolvere il compito strategico assunto dall'Aviazione nazionale.

Comandante dell'Aviazione di Malta a partire dal maggio '41 era il generale Lloyd, la cui opera deve essere considerata particolarmente importante, sia nell'organizzazione delle forze d'offesa sia nel coordinamento fra l'azione della caccia e della contraerea nella difesa. Poiché la mancanza

di mezzi impediva all'Aviazione italiana di effettuare operazioni diurne a massa, si cercò di mantenere una certa pressione sull'isola mediante un sempre più frequente ricorso ad incursioni notturne. Data però la disparità e la molteplicità degli obiettivi che si sarebbero dovuti colpire e l'impossibilità di mantenere gli aeroporti sotto azione d'attacco per lunghi periodi nella notte, l'efficacia delle incursioni italiane veniva ad essere ridotta di molto. Gli aerei di Malta, infatti, erano largamente decentrati in caverne e in appositi stalli protetti da muretti parascheggie, mentre i sommergibili si trovavano in caverna o protetti da rocce e costruzioni nella zona del Lazzaretto.

L'apprestamento difensivo di Malta disponeva di mezzi di scoperta capaci di percepire a distanza i mezzi navali ed aerei dell'avversario, seguirne le rotte di avvicinamento e contrastarne l'attacco. Questo genere di "difesa manovrata nei sistemi di ascolto, nei proiettori, nelle batterie, negli aerei" consentiva la collaborazione di un gruppo aereo notturno da caccia con la difesa a terra, rendendo particolarmente efficace l'azione di fuoco degli aerei e dei proiettori guidati dai radiolocalizzatori.

In luglio fu organizzata l'operazione "Substance" per rifornire l'isola da occidente. L'arrivo del convoglio a Malta diede luogo alla sfortunata azione della notte del 26 luglio, quando i mezzi d'assalto della Marina tentarono di attaccare il convoglio alla fonda. L'azione ebbe probabilmente facilitato l'avvio, dal punto di vista psicologico, dal successo ottenuto nell'incursione di Suda. Malta però non era una base improvvisata come quella dell'isola greca, ma una fortezza che disponeva di un fronte a mare formidabile, e soprattutto di mezzi tecnici di scoperta estremamente efficienti. Come noto, dopo un'accurata preparazione e dopo diversi rinvii a causa delle cattive condizioni del mare, il contrastato arrivo della flotta e di un convoglio inglesi nel porto dell'isola parve offrire la migliore occasione per la operazione d'assalto. Ma nella prima metà della notte i radar maltesi rilevarono l'avvicinamento dei piccoli mezzi italiani; pertanto, fu dato l'allarme alle batterie costiere della difesa a mare, le quali stettero all'erta. All'alba, al momento dell'attacco, le batterie a mare di Malta, già da ore in attesa e brandeggiate opportunamente, aprirono il fuoco sui barchini alla luce dei riflettori e li distrussero. La tragedia si completò la mattina seguente, con la distruzione dei mezzi di sostegno, raggiunti dagli "Hurricanes" sulla rotta di ritorno a Pozzallo.

Secondo le valutazioni del Drevon l'azione combinata delle forze aeree e navali britanniche dislocate a Malta diede luogo a perdite crescenti, da parte dell'Asse, durante i mesi del 1941 che rientrano nel periodo di cui si sta trattando. Egli fornisce la seguente tabella:

Mesi	Tonnellaggio disponibile	Tonnellaggio affondato o danneggiato	Percentuale delle perdite
giugno	118.000 t	8.500 t	7 %
luglio	153.000 t	27.000 t	17 %
agosto	156.000 t	39.000 t	25 %
settembre	163.000 t	63.000 t	40 %
ottobre	50.000 t	32.000 t	63 %
novembre	37.000 t	28.000 t	77 %

Pur non volendo discutere i dati della tabella, che si prestano a vari discorsi perché comprendono anche il tonnellaggio danneggiato, resta innegabile che i mesi dal giugno al novembre 1941 furono quelli nei quali la pericolosità della base aeronavale maltese per i vitali traffici italo-tedeschi per l'Africa si fece sempre maggiore.

Eppure non va disconosciuto all'Aeronautica di essersi impegnata, nei limiti delle sue modeste possibilità, per cercar di contenere la minaccia di Malta. Ma i limiti nella quantità e nella qualità dei mezzi disponibili erano così disperatamente inferiori alle esigenze derivanti dal compito assegnato all'Aviazione nazionale, da rendere quasi inutile la lunga serie di azioni su Malta che furono eseguite; oltre 1.900 dal giugno al novembre 1941. La crescente potenza aerea nei confronti dell'Asse, proprio nel momento in cui la Luftwaffe doveva affrontare compiti assai logoranti nei cieli dell'Unione Sovietica, era ormai un dato di carattere generale, che si manifestava dappertutto e che, nel Mediterraneo, accresceva la propensione britannica ad atteggiamenti aggressivi.

Non è male ricordare poi — come conferma il Brown — che i britannici decrittavano in modo massiccio i messaggi cifrati della Marina italiana, che rivelavano loro “date di partenza, rotte e composizione di convogli”. Per gli attaccanti da Malta questa fonte era così importante che quando non si riusciva a giustificare con una ricognizione aerea di facciata il successivo attacco, si preferiva rinunciare all'attacco stesso per non far sorgere sospetti nell'avversario italo-tedesco.

* * *

La questione di Malta, tuttavia, non era mai stata lasciata cadere completamente, né in Germania, né in Italia. Dopo l'inutile intervento di Rommel per la “immediata soluzione” del problema nel marzo, di nuovo il

19 luglio il comandante dell'Afrika Korps era tornato ad insistere sullo stesso motivo. Ma nulla di concreto fu approntato per l'estate 1941, e quando il 25 luglio, ancora una volta, fu presentato ad Hitler un memorandum sulla situazione nel Mediterraneo, redatto con tono alquanto pessimistico, il Führer si limitò a chiedere che le informazioni in base alle quali era stato compilato il documento fossero ampliate ed approfondite.

In Italia il problema preoccupava molto. Il Promemoria n. 81 di Supermarina al Comando Supremo, dell'aprile 1941, affermava che di fronte al prevedibile intensificarsi della pressione nemica sulle linee di traffico con l'Africa settentrionale — non essendo attuale un attacco diretto su Malta — esisteva *"un solo rimedio efficace: ridurre al minimo i percorsi via mare utilizzando i porti della Tunisia settentrionale"*. Questa indicazione fu reiterata da Supermarina mentre colloqui con tedeschi e francesi si trascinavano senza risultati decisivi, nel promemoria n. 139 del 20 agosto 1941 diretto al Comando Supremo: *"Nella previsione che prossime azioni belliche di grande estensione in Cirenaica impongano immediati rifornimenti di ordine di grandezza maggiore dell'attuale, unica soluzione adeguata del problema sarebbe l'utilizzazione dei porti della Tunisia settentrionale. Essa ridurrebbe al minimo i percorsi via mare e consentirebbe di effettuarli in zona molto meno soggetta alle offese nemiche le quali evidentemente aumenteranno in proporzione dell'importanza bellica del nostro traffico"*.

La genesi della C 3 va collocata nel periodo di tempo che intercorre tra l'estate e l'autunno 1941. L'aggravarsi costante della situazione nel Mediterraneo centrale, l'impossibilità di attuare la soluzione tunisina per la opposizione dei francesi e dei tedeschi, la chiara nozione di crescenti difficoltà avvenire per i collegamenti con l'Africa in mancanza di provvedimenti radicali, la riprova che l'Aeronautica italiana non riusciva a neutralizzare la base nemica, la continua pressione della Marina, tutti questi elementi insieme convinsero sempre più anche il generale Cavallero, Capo di S.M.G., della assoluta necessità dell'occupazione di Malta. Già nel suo diario, al 5 settembre, si rintraccia una annotazione significativa: *"...ho parlato al Duce del piano per l'azione di Malta. Anche sua Maestà ne è soddisfatta"*. Poi, al 13 settembre, un'altra annotazione dimostra che l'idea di tentare l'impresa si faceva sempre più strada: *"Occupazione di Malta! Se l'Asse vuole può farlo! Questo è anche il parere di Roatta"*.

L'11 ottobre in una riunione presso il Sottocapo di S.M. della Marina ammiraglio Sansonetti, si fece il punto sugli studi che la Marina stessa non aveva mai abbandonato. Erano presenti un gruppo di alti ufficiali della Marina italiana e l'ammiraglio Weichold, rappresentante della Ma-

rina germanica, i quali esaminarono le esigenze che lo stato di avanzamento degli studi per il progetto di sbarco dimostravano necessarie; si convenne che era fondamentale una azione prolungata ed intensa dell'Aviazione per demolire materialmente e moralmente la difesa, dopo di che il corpo di sbarco avrebbe preso terra servendosi di mezzi speciali preparati dalla Marina; la forza del corpo di sbarco era in discussione: il progetto prevedeva l'impiego di 35-40.000 uomini, ma l'ammiraglio Ferreri insisteva perché fossero di più; altra questione controversa era quella del tonnellaggio dei mezzi speciali, che secondo alcuni avrebbero dovuto stazzare non meno di 150 tonnellate. Le conclusioni vertevano soprattutto su due punti: il carattere essenziale — ribadito anche dall'ammiraglio Weichold — delle operazioni dell'Aeronautica, preventive e contemporanee allo sbarco, per assicurare il successo dell'operazione, e l'opportunità di ripiegare sulla utilizzazione di natanti speciali piccoli (30 tonnellate di stazza) per accelerare la preparazione dell'impresa. Si può affermare che l'orientamento dei responsabili militari italiani era stato definito prima che la Forza K contribuisse a drammatizzare la situazione.

Il 14 ottobre un'altra annotazione del diario di Cavallero permette di fissare la data precisa di partenza dell'operazione C 3: *"Invio al generale Roatta l'ordine di studiare un'azione per l'occupazione di Malta: Esigenza C 3. Data l'impossibilità di poterci valere di Biserta, tale azione diventa inevitabile"*.

Come noto, la Forza K, munita di radar, entrò clamorosamente in azione la notte sul 9 novembre, affondando le 7 navi del convoglio *Duisburg* e i cacciatorpediniere della scorta ravvicinata. Le conseguenze morali e materiali dell'episodio — il più doloroso per la guerra del traffico dell'Asse — furono rilevanti. Del resto, novembre 1941 fu il mese più difficile, quello nel quale le forze di Malta conseguirono i maggiori successi, con la perdita del 62% del materiale spedito in Africa.

Non stupisce che quel mese la stampa isolana proclamasse che Malta era *"The strongest Place in Europe"*. Anche Hitler riconobbe che il potenziamento della base nemica aveva creato una situazione *"sehr kritisch"* per i traffici vitali dell'Asse.

Il 2 dicembre, pertanto, egli stabilì che il compito del II CAT, in arrivo in Italia al comando del maresciallo Kesselring, sarebbe stato: "minacciare le forze aeree e marine nemiche tra l'Italia meridionale e l'Africa settentrionale, assicurando le comunicazioni con la Libia... paralizzare il traffico nemico nel Mediterraneo, impedire gli approvvigionamenti di Tobruk e di Malta. La neutralizzazione di Malta è particolarmente urgente

per raggiungere gli scopi prefissi". Il Führer si era convinto ad impegnarsi nel Mediterraneo, ma ancora nell'ambito del concetto della neutralizzazione per quanto riguardava Malta. E infatti solo dopo, con la rapida conversione di Kesselring all'idea della "soluzione radicale", il II CAT sarebbe stato impiegato in un'azione violenta di smantellamento e di preparazione allo sbarco.

In tale ordine di idee va inquadrato anche il minamento delle entrate del porto de La Valletta, eseguito in dicembre dalla 3^a flottiglia MTB tedesca, con battelli S, agli ordini del comandante Kemnade: operazione brillante, che paralizzò per un certo periodo il traffico nella zona d'arrivo al Grand Harbour e causò perdite agli Inglesi, nonostante i loro efficaci sistemi di dragaggio.

* * *

Nel frattempo, però, l'equilibrio navale nel Mediterraneo era cambiato ancora una volta. I sommergibili tedeschi, appena trasferiti dall'Atlantico, avevano conseguito, già nel novembre, notevolissimi risultati, con l'affondamento della portaerei *Ark Royal* della forza H di Gibilterra (giorno 12), e della nave da battaglia *Barham* della *Mediterranean Fleet* (giorno 24). Nella notte tra il 18 e il 19 dicembre, poi, i mezzi d'assalto italiani eliminarono nel porto di Alessandria le due ultime corazzate di Cunningham, la *Queen Elizabeth* e la *Valiant*; inoltre, l'incrociatore *Galatea* era stato silurato il 14 dicembre e, 4 giorni dopo, la Forza K finì sulle mine non lontano da Tripoli e perdette l'incrociatore *Neptune* e il cacciatorpediniere *Kandahar*, mentre gli incrociatori *Aurora* e *Penelope* venivano danneggiati. Nei mari della Malesia, infine il 10 dicembre 1941 erano state affondate dai giapponesi le navi da battaglia *Prince of Wales* e *Repulse*.

I motivi che avevano indotto i comandi italiani ad orientarsi verso l'occupazione di Malta, però, non erano venuti meno, ed anzi la perdita dei due incrociatori leggeri *Da Barbiano* e *Da Giussano*, silurati il 13 dicembre dinanzi alle coste tunisine, riportò drammaticamente l'attenzione dei responsabili della condotta della guerra sul sempre insoluto problema maltese. La perdita britannica del dominio del mare intorno all'isola apriva prospettive più favorevoli ad un eventuale sbarco, e se gli inglesi cercavano di compensarlo con un rafforzamento ulteriore del potenziale aereo dell'isola, diventava di estrema urgenza la riconquista del dominio del cielo nel Mediterraneo centrale. Sotto questo profilo l'intervento della Luftwaffe risultava quanto mai opportuno, sia in relazione al problema immediato

della pressione da esercitare su Malta, sia in relazione alla preparazione dell'operazione aeronavale di sbarco per la conquista dell'isola.

* * *

In dicembre, i reparti del II CAT tedesco gradualmente presero posizione nelle basi aeree siciliane. Lo schieramento germanico si completò ai primi dell'anno seguente, ma già dal 21 dicembre 1941 il II CAT agì efficacemente su Malta, con azioni violente e intense tanto che i britannici localizzano alla seconda metà del dicembre '41 l'inizio della battaglia per Malta, descritto con termini terrificanti e talvolta con qualche esagerazione. Dopotutto, nel mese di dicembre risultano eseguite sull'isola 185 missioni-velivolo da parte tedesca, per azioni di bombardamento e spezzonamento, cui se ne possono aggiungere altre 78 da parte italiana, caccia compresa, per cui appare difficile che si possa raggiungere quel totale di 175 incursioni di cui scrive Cunningham.

L'effetto di queste prime incursioni tedesche, comunque, fu veramente considerevole. Immediatamente a Malta si ebbe la sensazione dell'assedio, dell'imminenza di un attacco diretto. Il 3 gennaio 1942 il servizio informazioni britannico segnalò allo Stato Maggiore che c'era da aspettarsi un tentativo di invasione dell'isola se la neutralizzazione aerea fosse fallita.

In realtà i piani iniziali della Luftwaffe non erano stati concepiti in funzione diretta della C 3, tanto vero che le direttive emanate da Kesselring al II CAT alla fine di dicembre indicavano come obiettivo la necessità *"che Malta sia resa inefficiente e ciò per assicurare i trasporti fra l'Italia e l'Africa settentrionale italiana e la supremazia aerea in tale spazio"*; tuttavia va detto che il maresciallo germanico si rese conto rapidamente della validità dell'orientamento italiano verso l'occupazione dell'isola, ed anzi ne divenne tra i più accaniti sostenitori. Il ritardo del grande attacco aereo ad altissima intensità, che fu poi sferrato nel marzo 1942, sarebbe da collegarsi infatti anche alla necessità di preparare opportunamente l'operazione per finalizzarla in vista della C 3.

I Comandi italiani, intanto, procedevano avanti, con gli studi di un gruppo ristretto che doveva coordinare i vari piani e studi. La C 3, alla fine del '41, rappresentava un obiettivo già prefissato e si lavorava intensamente per arrivare a concretarla. In dall'inizio si era pensato di impiegare nell'operazione la Forza Navale Speciale (F.N.S.) al comando dell'ammiraglio Vittorio Tur; tale F.N.S. era stata costituita nell'ottobre 1940 per effettuare eventuali operazioni di sbarco — si pensava allora

alla Corsica — e comprendeva reparti speciali di varie armi, particolarmente addestrati; fin dall'inizio, inoltre, si era dato per scontato che un impegnativo concorso della Marina ed uno massiccio dell'Aviazione italo-tedesca sarebbe stato necessario.

Alla fine del '41 l'Operazione C 3 era già qualche cosa di diverso e di più consistente degli studi precedenti. Gli avvenimenti che si erano prodotti nella durissima guerra dei trasporti avevano convinto tutti circa la validità di concetti che, in altri momenti, si erano potuti credere discutibili. Il fatto che Cavallero andasse ormai da tempo ripetendo che Malta era la sua *delenda Carthago* era senza dubbio significativo. La guerra si era rivelata un affare difficile e duro, da affrontare in pieno senza l'illusione di risolverla in poco tempo, quasi senza gravi sacrifici. E poiché il fronte principale per l'Italia era nell'Africa del nord e sulla strada per l'Africa c'era Malta, era fatale si andasse verso la C 3 appena possibile, dopo chiuse le partite passive delle avventure balcaniche.

LA GUERRA AEREA (1941)

GIOVANNI DE LORENZO

Il periodo 1939-1940, compresi i primi sei mesi di guerra, rappresentò per l'Italia e specificamente per l'Aeronautica, la fase drammatica della "vigilia", l'intervallo spasmodico della "non belligeranza", e l'intervallo armato a partire dal giugno 1940.

Il 1941 che potremmo definire l'anno della riscossa dopo tante amarezze, rappresenta il momento cruciale del 2° conflitto mondiale, poiché pur così denso di straordinari avvenimenti: vittoria in Libia, Grecia, Jugoslavia, Creta; guerra sottomarina ad oltranza, guerra contro l'Unione Sovietica e intervento del Giappone contro gli Stati Uniti, nascondeva, fra gli eventi che si erano succeduti nel corso dell'anno, i germi ancora da individuare, ma latenti e carichi di eccezionale virulenza, che porteranno l'Asse alla sconfitta nel 1945.

La lunga e logorante guerra fra Germania e Unione Sovietica, il gigantesco arsenale americano che distribuirà a tutte le Nazioni impegnate contro il Tripartito i mezzi, le armi, i metodi e gli ideali per batterlo, l'inversione di tendenza strategica dell'Asse dalla politica offensiva alla tattica difensiva, l'inizio sempre più crescente dei distruttivi attacchi dal cielo contro la Germania e l'Italia, non sono altro che gli aspetti più evidenti del virus in incubazione che maturerà gradualmente e irreversibilmente negli anni successivi, in un crescendo inarrestabile la cui conclusione finale sarà nella resa senza condizioni.

In questo gigantesco muoversi di eventi mondiali, l'Aviazione italiana ha la sua parte di storia, il suo ruolo modesto ma ben definito di protagonista, la sua partecipazione ed importanza, sia pure circoscritta al suo naturale ambiente di lotta racchiuso fra il Mediterraneo e l'Africa Setten-

trionale, senza dimenticare la presenza dei suoi uomini e dei suoi reparti di volo in Egeo e nei Balcani, in Russia e nella lontana ed ormai perduta A.O.I..

L'anno 1941 venne dedicato in larga misura dal Capo di S.M. dell'Aeronautica, generale Pricolo, ad eliminare le numerose deficienze, disfunzioni e manchevolezze accertate all'inizio della guerra in fatto di materiale di volo, motori, installazioni, strumentazioni, attrezzature, preparazione ed addestramento, infrastrutture, bombe ed armamenti di bordo, sicurezza ed assistenza al volo, produzione aeronautica, dottrine tattiche, instaurando inoltre nuovi rapporti di servizio e di collaborazione con la Luftwaffe.

Vennero avviati a demolizione o radiati centinaia di aerei non altrimenti impiegabili ed approvvigionati in compenso centinaia di aeroplani di nuovo modello, venne avviata ed incrementata la produzione dei nuovi motori DB 601 ed iniziata la preparazione industriale per riprodurre su licenza il DB 605 assegnato alla FIAT motori avio.

Venne notevolmente sviluppata la presenza nei Reparti di 1^a linea di squadriglie aerosiluranti assegnate un po' ovunque sui fronti di guerra, migliorate per quanto possibile le prestazioni della Caccia, soprattutto nell'ultimo scorcio del 1941, con l'immissione in servizio dei "Macchi C.202" e dei "Re.2001"; iniziato l'addestramento e la preparazione di specialisti per l'impiego dei radio localizzatori e impiantate le prime stazioni di radio intercettazione per decifrare i messaggi del nemico; venne migliorata anche la preparazione professionale del personale navigante e degli specialisti di bordo, perfezionate e dotate di nuove strutture didattiche le Scuole e gli Enti di istruzione tecnico-professionale, razionalizzata gradualmente l'industria aeronautica con la produzione di velivoli di tipo strettamente necessari ai reparti e dotati di riconosciute qualità tecniche e d'impiego, anche se si ebbero in questo campo ulteriori delusioni e assieme positivi successi.

Nel corso del 1941 si estingueva l'attività di guerra in A.O.I. con la perdita dell'Impero, dei reparti aerei ivi dislocati e la dissoluzione del personale assegnato all'aviazione dell'Africa Orientale, ma si aprivano nel contempo per l'Aeronautica Italiana nuovi fronti di guerra nei Balcani e in Russia, quasi a bilanciare la cessazione delle attività belliche in Belgio con il C.A.I. e in Grecia con la fine del conflitto nella Penisola ellenica.

Lo sforzo esercitato dall'Aeronautica in questa ultima campagna di guerra era stato imponente e sotto molti aspetti drammatico per le condizioni tecniche, operative, climatiche e psicologiche in cui si era svolta la guerra, con l'impreparazione constatata e l'inefficienza accertata e generalizzata

delle FF.AA. italiane, soprattutto dei superiori comandi, situazione questa messa crudamente in rilievo dal generale Pricolo, il quale incaricato personalmente da Mussolini di accertare direttamente in Albania le cause delle sconfitte militari e del grave stato di impreparazione a molti livelli aveva doverosamente e coraggiosamente denunciato in una serie di obiettive relazioni molte lacune, rendendo, attraverso la verità, preziosi servizi al Paese ed al Capo del Governo ma alienandosi nel contempo amicizie quali quella del ministro degli Esteri Ciano, e rendendosi inviso a molti componenti dello Stato Maggiore Generale per la sua franchezza ed onestà nell'esporre la realtà accertata.

Nel corso del 1941, divenne ogni giorno più precaria la collaborazione fra il generale Pricolo ed il Capo di Stato Maggiore Generale generale Cavallero.

Fra giugno ed ottobre si verificarono numerosi dissidi e gravi divergenze d'opinioni fra i due responsabili delle FF.AA., per attacchi inglesi a convogli per la Libia addebitati gratuitamente all'Aeronautica per "incapacità ad impedire tali attacchi"; per arbitrari impegni personali presi dal generale Cavallero nei confronti di Mussolini per taluni problemi aeronautici all'insaputa del generale Pricolo e da questi apertamente contestati al Capo di S.M.G., come l'episodio circa l'aumento degli esemplari di aerosiluranti in servizio risultato inferiore a quello promesso da Cavallero al Duce ma non confermato dal generale Pricolo; altro motivo di dissenso fu il mancato approntamento nei termini stabiliti dei primi reparti di "Mc. 202", bloccati dal generale Pricolo prima dell'invio in Libia se non provvisti di presa d'aria antisabbia, per non ripetere il gravissimo errore dei "G.50" inviati in A.S.I. sul finire del 1940 andati rapidamente fuori uso per smerigliatura dei cilindri dovuta alla sabbia.

Mussolini tentò di dirimere i contrasti sorti tra il Capo di Stato Maggiore Generale ed il Capo di S.M. dell'Aeronautica, ma dovette ammettere il fallimento della sua mediazione, quando il 14 Novembre del 1941 comunicò al generale Pricolo la sua decisione di dover rinunciare con rincrescimento alla preziosa collaborazione che da anni aveva e riceveva con lealtà, decisione presa per non aggravare ulteriormente la già precaria situazione e che il generale Pricolo comprese perfettamente.

In tal modo il Capo di S.M. dell'Aeronautica veniva sacrificato alla ragion di Stato e sostituito a decorrere dal 15 Novembre dal generale di Squadra Aerea Rino Corso Fougier.

Il risultato più importante conseguito nel 1941 sotto la gestione Pricolo, fu quello di mettere un pò d'ordine nella difficile ed intricata questione dell'industria aeronautica italiana, richiamando ad una maggiore correttezza industrie abituate a comportarsi in forma del tutto autonoma dai reali interessi dell'Aeronautica, imponendo a questa prodotti mediocri, con velivoli superati e non richiesti e spesso inimpiegabili, venne razionalizzata per quanto possibile la linea produttiva privilegiando i prodotti più affidabili.

In quell'anno si registrò il più elevato numero di velivoli costruiti durante la guerra dall'industria italiana con oltre 3.500 aerei prodotti per la R. Aeronautica e si ebbe il numero più basso di aeroplani esportati con solo 82 esemplari.

Il bilancio di previsione dell'Aeronautica nell'esercizio finanziario 1940/41 ammontava a 3.287.000.000 e risultava inferiore di soli 139 milioni rispetto a quello della Regia Marina e di 1.968 milioni rispetto a quello dell'Esercito colmando in tal modo, gradualmente, una ingiustificata differenza di assegnazione finanziaria ora ridotta in più giuste proporzioni ma che aveva prodotto nel frattempo guasti non indifferenti.

Nel corso dell'anno il gravoso problema dei trasporti marittimi con la Libia acutizzò in più occasioni i rapporti di servizio fra Supermarina e Superaereo e fra questo e il Comando Supremo. I successi aeronavali degli inglesi contro unità navali e convogli diretti in Africa settentrionale, con dolorose perdite di uomini e navi, venivano in buona parte attribuiti a mancata collaborazione dell'aviazione, a mancate scorte ed alla scarsa sorveglianza aerea che non riusciva ad impedire — a detta dei critici e dei Comandi interessati — gli attacchi offensivi di sommergibili e navi di superficie spesso appoggiati da bombardieri e aerosiluranti basati a Malta.

Uguale critiche vennero rivolte in più occasioni allo S.M. dell'Aeronautica per la pretesa mancata scorta alla Squadra da battaglia nello scontro di Gaudo e Matapan ed in altre occasioni di confronto con la Mediterranean Fleet durante i diversi tentativi inglesi di rifornire Malta e traversare il Canale di Sicilia. Ci furono al riguardo vivaci contrasti ed accese polemiche ed il Generale Pricolo difese con determinazione l'operato dell'aviazione, ben conoscendo l'impegno ed i sacrifici offerti generosamente dal personale nelle dure e logoranti scorte aeree sul mare spinte non di rado sino al sacrificio.

Oggi tutto va rivisto alla luce delle rivelazioni sull'attività di intercettazione e decrittazione svolta dall'organizzazione inglese "Ultra" nel Me-

diterraneo, organizzazione dotata di grande efficienza operativa, in possesso dei cifrari segreti delle forze dell'Asse catturati in più occasioni. Tali intercettazioni consentivano di conoscere l'approntamento di convogli e operazioni navali con anticipo ed esattezza: data, composizione, carico trasportato, nominativi delle navi, porti di partenza, orari, rotte ed appuntamenti previsti in mare, scorta navale ed aerea stabilite, porti di destinazione. La conoscenza di tali informazioni e di ogni particolare trasmesso via radio dai comandi dell'Asse, rendeva molto agevole per gli inglesi predisporre lungo la rotta attacchi con sommergibili, navi di superficie, bombardieri e aerosiluranti e di colpire e distruggere quasi a colpo sicuro, nell'ora e luoghi designati, navi mercantili e di scorta, ad onta di ogni sforzo e sacrificio compiuti dai marinai e dagli aviatori italiani e tedeschi, che combattevano e soffrivano sacrificandosi nell'avvilente atmosfera di diffidenza e sospetti generata ingiustamente dalla presunzione del tradimento diffuso ed operante ad ogni livello.

I tragici episodi di Matapan, dei convogli "Maritza", "Duisburg", "Mantovani" e delle Isole Kerkennah non sono che alcuni dei fatti tristissimi di cui fu protagonista l'"Ultra".

Cadono in gran parte con queste rivelazioni, le illazioni di "tradimento diffuso ad ogni livello" spesso superficialmente descritte, si modificano sostanzialmente le ingiustificate critiche tedesche sul mancato mantenimento del segreto militare da parte degli italiani e si annullano finalmente le critiche rivolte all'Aeronautica sullo spinoso problema della protezione navale.

Passiamo ora ad esaminare sinteticamente alcuni aspetti relativi ai vari fronti sui quali operò la R. Aeronautica nel corso del 1941: Jugoslavia, Grecia, Mediterraneo, A.S.I., A.O.I., Russia.

Jugoslavia

La brevissima Campagna italo-iugoslava, durata 11 giorni, non presentò speciali caratteristiche e particolari difficoltà.

La eterogenea composizione dello Stato iugoslavo ed i conseguenti dissidi fra le popolazioni ed i partiti serbi, croati e sloveni facilitarono il compito delle Forze Armate italiane e tedesche. I poderosi e rapidi attacchi tedeschi fecero sì che la reazione avversaria ai nostri attacchi fosse assai scarsa. Le uniche difficoltà che ostacolarono la nostra attività aerea derivarono dalle condizioni atmosferiche che furono assai avverse nei giorni 7, 8, 9, 11, 12 aprile; il 12 aprile nevicò.

Alcuni inconvenienti verificatisi nel corso della Campagna, per la presenza nell'aviazione jugoslava di velivoli italiani e tedeschi uguali a quelli in servizio nelle aeronautiche italiana e germanica furono risolti adottando adeguati segni di riconoscimento.

Grecia

Le operazioni contro la Grecia, pur terminate il 22 aprile 1941, sono state trattate per motivi di continuità nel corso della precedente edizione del Congresso e riportate negli atti relativi. Si ritiene opportuno qui ricordare in appendice a quella campagna l'occupazione delle isole Ioniache ed il contributo italiano all'occupazione di Creta.

Dopo la positiva conclusione per l'Asse della guerra con la Grecia, la resa dell'Armata dell'Epiro e la firma di un accordo armistiziale fra italiani, tedeschi e greci, rimanevano ancora da occupare le maggiori isole elleniche di Corfù, Cefalonia, Santa Maura, Itaca e Zante presidiate da forti guarnigioni.

L'incerta situazione esistente, la mancanza di notizie e di collegamenti radio telegrafici e telefonici, il fatto che talune isole greche fossero presidiate da contingenti anglo-ellenici tutt'altro che disposti a trattative di resa, faceva supporre, che non tutte le FF.AA. greche avevano ottemperato alle disposizioni di resa.

Restava ancora da chiarire a chi spettasse il compito dell'occupazione, considerando la promiscua presenza di truppe italiane e tedesche lungo la superficie del litorale fronteggiante Corfù e la presenza di truppe tedesche fra Tessaglia e Peloponneso.

L'Aeronautica italiana con efficienza e rapidità procedette nel giro di alcuni giorni ed in maniera incruenta all'occupazione delle Isole Ioniache, effettuando anche un aviolancio di paracadutisti su Cefalonia.

L'operazione tedesca "Merkur" per l'occupazione di Creta prevedeva solo la partecipazione di unità della Marina e dell'Aeronautica italiana. La partecipazione di truppe italiane, offerta alla Germania da Mussolini e respinta inizialmente da Goering venne ripresa in considerazione e sollecitata nel drammatico momento che attraversarono i paracadutisti della 7^a Flieger Divisionen inchiodati a Malema dall'artiglieria inglese, accerchiati e isolati fra la Canea, Retimo ed Heraklion.

Il Comando Superiore FF.AA. italiane dell'Egeo organizzò rapidamente a Rodi un piccolo contingente di 2.700 uomini che con 15 battelli eterogenei, scortato da poche unità della Marina e protetto dall'Aviazione,

sbarcò a Sitia il 28 Maggio, portandosi poi verso il porto di Ierapietra. Fu un'operazione modesta ma utile che contribuì ad alleggerire la pressione sui tedeschi. Rappresentò inoltre sotto il profilo storico l'unica azione di sbarco di un certo rilievo effettuata dalle FF.AA. italiane nella 2^a guerra mondiale, tanto da meritare l'apprezzamento di Mussolini, espresso nella seguente lettera inviata allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

COMANDO SUPREMO

6 luglio 1941

IL DUCE

N. 20627/OP.

ALLO STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

Oggetto: *Azione del Corpo di Spedizione Italiano a Creta.*

Nel prendere conoscenza dell'azione svolta dai nostri reparti partecipanti all'occupazione di Creta, ho rilevato con soddisfazione l'esemplare collaborazione delle tre Forze Armate.

Il successo conseguito deve essere di fecondo ammaestramento per l'avvenire: nella cooperazione materiale e spirituale fra Esercito, Marina, e Aviazione sta un sicuro fondamentale elemento di ogni vittoria.

All'elogio inviato al Comando Superiore Forze Armate Egeo per i reparti impiegati nell'azione, desidero far seguire l'espressione del mio compiacimento a codesto Stato Maggiore che, nella preparazione delle dipendenti unità, ha dato valido contributo.

Mediterraneo-Malta

Nel gennaio 1941, dopo 6 mesi di guerra, non si era ancora verificato alcun cambiamento sostanziale nella situazione strategica esistente nel Mediterraneo centrale, canale di Sicilia e piazzaforte nemica di Malta: gli aviatori Italiani attaccavano periodicamente con i bombardieri l'isola ed i suoi principali obiettivi con piccole formazioni di 4-6 velivoli scortate da caccia o addirittura con velivoli isolati, senza provocare peraltro danni rilevanti agli impianti ed infrastrutture.

Gli inglesi si difendevano efficacemente di giorno con la caccia guidata da radar e di notte con l'artiglieria contraerea.

L'arrivo in quei giorni del X Corpo Aereo Tedesco (C.A.T.), che si insediò su 7 dei migliori aeroporti della Sicilia, coincise con l'inizio di una nuova e più distruttiva fase di attacchi aerei a Malta in una misura mai registrata prima, e in duri colpi inflitti pesantemente alle navi dell'ammiraglio Cunningham.

Il primo attacco in massa dei terribili "Stukas" della Luftwaffe ebbe come principale bersaglio la npa *Illustrious* gravemente danneggiata.

Fra la metà di gennaio e la fine di marzo il X C.A.T. sferrava su Malta una serie di violente incursioni. Venivano sganciate bombe di grosso e grossissimo calibro (sino a 1.800 kg) e gravemente danneggiati navi alla fonda e nel porto, arsenale, cantieri, depositi, aeroporti, postazioni difensive.

Venne nuovamente colpita ma non affondata la npa *Illustrious* e danneggiati piroscafi e navi militari.

Nel mese di aprile le incursioni diminuirono avendo lasciato gli aeroporti siciliani numerosi reparti del X C.A.T. destinati all'operazione "Marita" in Jugoslavia e Grecia.

Nel mese di maggio la situazione offensiva peggiorava ulteriormente poiché gran parte dei reparti della 4^a Luftflotte abbandonarono il Mediterraneo per schierarsi ad Est in previsione dell'operazione "Barbarossa" contro l'Unione Sovietica.

A cominciare dal mese di luglio, l'Aeronautica della Sicilia dovette assumersi nuovamente e interamente il peso e la grave responsabilità strategica di neutralizzare o quanto meno ridimensionare la potenzialità offensiva di Malta.

In base ad accordi stabiliti fra Superaereo e il Comando Supremo Tedesco per l'Avviatazione, il Mediterraneo centro-orientale fu suddiviso in due zone operative ben distinte, si convenne infatti che ad Est del 20° meridiano avrebbe operato il X C.A.T. e ad Ovest la Regia Aeronautica.

Nel corso del 1941 la difesa di Malta venne notevolmente rafforzata, con incremento di batterie pesanti e leggere, con l'incremento da 2 a 8 dei radar di avvistamento, venne incrementata e perfezionata l'organizzazione di guida caccia, vennero distribuiti alla difesa contro aerei i primi radar di tiro per batteria anti aerei e radar di ricerca abbinati ai riflettori che permettevano di sparare di notte con grande precisione.

I nuovi aerei giunti dall'Inghilterra erano tutti equipaggiati con l'I.F.F. (Identificazione Amico-Nemico) e giunsero a Malta anche i primi aerei "Wellington" muniti di radar per la ricerca navale, che furono in realtà

i veri protagonisti degli avvistamenti notturni di navi isolate e convogli diretti in Libia, indirizzati specificatamente sulle zone di sorveglianza dai messaggi dell'“Ultra”.

L'arrivo dei primi aerei “Beaufighter” dotati di radar per intercettazione aerea consentiva fra l'altro alla RAF di istituire un servizio di protezione notturna che comportò gravi perdite per l'Asse e di cominciare l'attuazione di missioni offensive notturne sugli aeroporti siciliani con abbattimenti di aerei in atterraggio o in decollo. I caccia italiani “CR. 42” e “Macchi C. 200” che già non riuscivano più a fronteggiare gli “Hurricane” nuova versione incominciarono a trovarsi di fronte il nuovo caccia Supermarine “Spitfire”.

Verso la fine dell'anno la situazione fu in parte, riequilibrata con l'assegnazione alla R.A. dei nuovi caccia “MC. 202” e “Re. 2001”.

Nella seconda parte del 1941 la situazione strategica nel mediterraneo subì un rapido deterioramento, con l'impressionante aumento di navi affondate, le gravi perdite di materiali bellici e di personale italo tedesco, l'impossibilità per l'Aeronautica italiana di risolvere unilateralmente il problema di neutralizzare Malta.

Per tale motivo fu deciso dal Führer di inviare in Italia la Luftflotte 2, reduce dalla Russia unitamente al II Flieger Korps, con il compito di: *“minacciare le forze aeree e marine nemiche tra l'Italia meridionale e l'Africa settentrionale, assicurare le comunicazioni con la Libia, paralizzare il traffico nemico nel Mediterraneo, impedire gli approvvigionamenti di Malta e Tobruk, neutralizzare Malta con urgenza per raggiungere gli scopi prefissi”*.

Il 16 dicembre formazioni da bombardamento italiane e tedesche parteciparono assieme per la prima volta ad un'incursione notturna su obiettivi di Malta ed il comando dell'isola ebbe immediata la sensazione che una nuova tempesta di maggiori dimensioni distruttive si stava abbattendo su Malta con l'arrivo del II Flieger Korps.

In realtà Malta per tutta la durata della guerra in cui fu sottoposta ad attacchi di ogni genere, rappresentò emblematicamente le possibilità difensive ed offensive che poteva esprimere in una guerra moderna una piazzaforte naturale rafforzata da opere corazzate, sorretta da un'organizzazione lungimirante e scientificamente efficiente, dotata di apparecchiature radioelettriche per ogni esigenza operativa, difensiva e offensiva, con centinaia di batterie antiaeree ed antinave, con vastissime superfici aeroportuali, decine di piste e raccordi omnidirezionali, ricoveri, officine e magazzini decentrati, pazzali protetti per aerei, un rinnovo costante di materiale

sempre più moderno ed efficiente, una rotazione programmata del personale, una volontà e una tenacia ammirevoli, che costituirono nell'insieme dell'organizzazione difensiva dell'isola, il segreto successo della resistenza che solo un attacco diretto, portato con paracadutisti e truppe da imbarco nel cuore stesso dell'isola, poteva scardinare. Una possibilità disattesa all'inizio della guerra, che si ripropose come *extrema ratio* di successo nel 1942 con l'Operazione C3.

A.S.I.

L'Anno 1941 si era presentato sul fronte dell'Africa settentrionale con i negativi risultati prodotti dalla "Compass" che aveva comportato la distruzione della 10^a Armata e la perdita della Cirenaica e della Sirtica.

Era andato perduto gran parte del potenziale militare della Quarta Sponda e si era incrinato gravemente il prestigio morale e lo spirito volitivo delle FF.AA. della Libia.

In questo drammatico frangente, il Comando Supremo ritenne opportuno accettare l'aiuto militare tedesco, più volte offerto, consistente in G.U. motocarrozzate e reparti della *Luftwaffe* comprendenti bombardieri, "Stuka", distruttori, caccia, trasporti, ricognitori, squadriglie da collegamento-esplorazione, soccorso in mare e Flak.

La presenza e partecipazione della Germania nel Mediterraneo e in Libia si era resa indispensabile non solo per il disastroso svolgimento della guerra contro la Grecia, ma soprattutto per le conseguenze che da tale Campagna erano derivate, che giustificavano l'intromissione del Reich in uno scacchiere di guerra che gli accordi politico-militari dell'Asse attribuivano prioritariamente alla sfera dell'influenza politica, strategica e militare italiana.

La presenza del D.A.K. (Corpo Tedesco d'Africa) con le sue poderose unità panzer e quella della *Luftwaffe* con i suoi efficienti e temibili reparti da combattimento, garantiva al momento da ogni ulteriore pericolo il territorio della Quarta Sponda, mutilato sino alla Sirtica dall'occupazione nemica poiché, ed è bene precisarlo ad evitare ogni artificiosa illusione in merito, le residue forze italiane rimaste in Libia, con lo scarso ed inadeguato armamento che possedevano, non avrebbero retto ad una nuova offensiva che poteva sferrare l'8^a Armata britannica non appena questa si sarebbe riorganizzata ed equipaggiata con nuove unità e più numerosi e potenti mezzi corazzati e aerei in viaggio via Capo di Buona Speranza verso l'Egitto provenienti dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti.

Il 31 marzo, il generale Rommel attaccava repentinamente verso Est, sorprendendo, i Comandi italiani della Libia, il Comando Supremo italiano e tedesco ed i Comandi inglesi.

Il 4 aprile le truppe italo tedesche entravano a Bengasi ripetendo all'inverso l'itinerario del generale O' Connor attraverso il Gebel.

Il giorno 8 veniva conquistata Cirene ed il giorno successivo Derna.

Il 10 veniva occupata Ain El Gazala, accerchiata Tobruk e proseguita l'avanzata verso Bardia e Sollum che venivano raggiunte i giorni 12 e 13 aprile.

In due sole settimane l'intera Cirenaica e la Marmarica venivano riconquistate, spostando rapidamente ad Est la linea di fuoco di oltre 1.000 km.

Il contributo dell'aviazione dell'Asse, anch'essa sorpresa dalla fulminea iniziativa del generale Rommel, si concretizzò soprattutto in missioni tattiche di attacco a mezzi meccanizzati ed a postazioni di artiglieria.

Gli inglesi nel tentativo di contrastare e respingere le forze dell'Asse organizzarono nella primavera estate del 1941 due operazioni la "Brevity" e la "Battle Axe" che si risolsero in un insuccesso a causa della abilità del gen. Rommel, dell'efficacia del cannone contro-aereo Krupp mod. 36/41 Flak da 88/56 che venne usato anche in funzioni anticarro con micidiali risultati, nonché per l'impiego dell'aviazione che il 18 Giugno il Comandante Superiore dell'A.S.I. elogiava in un ordine del giorno, definendola *"... padrona del cielo della battaglia, che ha bombardato e mitragliato gli ammassamenti avversari, affrontando in combattimenti la caccia nemica con la perdita di 20 apparecchi"*.

La 5^a Squadra Aerea nell'estate 1941 aveva superato la grave crisi dell'inverno primavera, riorganizzando reparti, servizi ed infrastrutture tecnico-logistiche-sanitarie e razionalizzando la catena di comando in modo da affrancare i comandi tattici da incombenze che non erano sempre in grado di assolvere per struttura e compiti istituzionali.

In novembre gli inglesi tentarono di nuovo con l'Operazione "Crusader" di battere ancora una volta gli italiani ed i loro alleati germanici ricalcando gli avvenimenti della "Compass", ma non riuscirono nel loro intento. Le cose tuttavia non andarono neanche nel verso previsto da Rommel che non riuscì ad accerchiare le forze inglesi che defilarono verso est conservando una notevole capacità offensiva che indusse Rommel a ritirarsi su di una nuova linea difensiva ad ovest, abbandonando l'assedio di Tobruk.

Alla vigilia dell'offensiva inglese la 5^a Squadra Aerea della Libia aveva superato da pochi giorni la crisi di comando dovuta alla sostituzione del generale Ajmone Cat da parte del generale di squadra aerea Vittorio Marchesi.

I sintomi di una imminente offensiva generale inglese si erano manifestati in più occasioni ed il Comando della Squadra aveva previsto uno schieramento avanzato dei reparti, per poter efficacemente appoggiare le azioni delle unità terrestri, e la costituzione di depositi di carburante, esplosivi e munizioni in grado di assicurare un'autonomia operativa di almeno una settimana.

Nei primi due giorni dall'inizio dell'offensiva nemica andarono distrutti 34 aeroplani fra i quali 21 velivoli del 20° Gruppo distrutto quasi al completo.

L'aviazione tattica italo-tedesca, scortata dai caccia, fu impiegata contro le formazioni corazzate in Marmaica e i bombardieri in quota ("SM 79" e "BR 20") attaccarono a più riprese una colonna formata da 500 automezzi.

Il 25 Novembre esordivano finalmente in combattimento i nuovissimi "Macchi C. 202" del 1° Stormo, ormai a punto per l'impiego africano con i filtri anti sabbia, riuscendo a prevalere sull'agguerrito nemico presente con "Hurricane" e "Tomahawk", 4 dei quali venivano abbattuti.

Il 26 entrava in combattimento sul fronte marmarico anche il 9° Gruppo C.T., dotato anch'esso di "Macchi C. 202 Folgore", abbattendo ben 7 caccia nemici senza perdita alcuna, mentre altri caccia del 6° Gruppo C.T. ingaggiavano combattimento sul cielo di Martuba distruggendo 4 "Hurricane" e 1 "P. 40", contro la perdita di un "Macchi C.202".

Il 26 ed il 27, velivoli "CR. 42 b.a." (bombe alari) del 160° Gruppo C.T., con la scorta di caccia del 151° Gruppo, attaccavano colonne motorizzate nemiche lanciando bombe da 15 kg. in fasci di 4 e terminando l'attacco con prolungati mitragliamenti.

I giorni 30 novembre e 1° dicembre, per appoggiare la manovra di accerchiamento impostata da Rommel, una trentina di aerei italiani di scorta agli "Stukas" tedeschi, ingaggiavano una violenta battaglia che, pur se impari sotto il profilo tecnico per i piloti italiani, si concluse con l'abbattimento di 8 "Curtiss" contro la perdita di 4 "G. 50".

Numerosi furono gli attacchi e gli scontri aerei nei giorni seguenti sino al 10 gennaio 1942 data in cui il fronte si stabilizzava.

Nelle operazioni di ripiegamento, a seguito della decisione di Rommel di abbandonare l'assedio di Tobruk, la 5^a Squadra Aerea mostrò di aver fatto tesoro della disastrosa ritirata degli inizi dell'anno, riuscendo a rischierarsi in posizione arretrata in buon ordine e conservando integro il suo potenziale offensivo.

A.O.I.

La difesa dell'Impero dell'A.O.I. durata complessivamente 17 mesi e 18 giorni era costata la morte di circa 5.400 italiani fra ufficiali e sottufficiali, 7.500 feriti, 16.000 dispersi in gran parte prigionieri su un totale di 75.000 chiamati alle armi o mobilitati nelle FF.AA. dell'A.O.I..

Le perdite delle truppe coloniali parzialmente registrate sino alla primavera del 1941 segnalavano la morte di 11.753 fra ascari e dubat e 17.152 feriti, con poco più di 3.000 dispersi, ma tali cifre debbono ritenersi notevolmente al di sotto della realtà.

Secondo il duro giudizio espresso dagli inglesi sulla causa della disfatta Italiana nell'Africa orientale, se è pur vero come è vero che la conquista dell'Abissinia fu resa possibile dal vasto impiego di forze motorizzate, con fanteria autotrasportata, artiglieria meccanizzata, carri armati di rottura e sfruttamento del successo, è anche vero che la straordinaria mancanza di iniziative e di lungimiranza tattica e strategica dei comandi italiani, furono le cause determinanti e concomitanti della sconfitta, dell'inerzia dimostrata in lunghi mesi favorevoli sotto il profilo operativo e psicologico, in inutili operazioni offensive e dispersive come la conquista dei Somaliland ed altre operazioni minori.

Mancò oltre ai mezzi e all'armamento idonei anche e soprattutto la fantasia che non tenne in alcun conto le caratteristiche del terreno e delle genti, le possibilità d'azioni audaci e spregiudicate non intraprese sino al momento in cui l'iniziativa passò decisamente nelle mani degli inglesi, che con forze non superiori ad 1/3 di quelle messe in campo dal Comando Superiore FF.AA. dell'A.O.I. riuscirono in soli quattro mesi ad avere ragione della resistenza italiana e a capovolgere a loro favore il risultato strategico dell'intera campagna Etiopica.

I restanti sei mesi intercorrenti sino alla resa di Gondar non furono altro che l'aspetto ormai deciso delle residue operazioni militari rallentate dalla stagione delle piogge ma ormai avviate fatalmente all'epilogo con l'irreversibile isolamento dell'Armata.

La dispersione di forze nel vastissimo e difficile terreno dell'Etiopia con l'intenzione di difendere tutto sino "all'ultimo palmo di terreno" fu una delle altre cause della sconfitta e tale problema dispersivo va ricercato anche nella errata utilizzazione dell'Arma Aerea — superiore numericamente all' inizio del conflitto alla RAF — ma impiegata in forma diversa dal suo naturale uso, in funzione tattica e sempre negli intendimenti operativi dei superiori comandi terrestri.

Russia

Il 22 giugno la Germania attaccava l'Unione Sovietica ed apriva un nuovo fronte di guerra in Europa.

La dichiarazione di guerra dell'Italia all'Unione Sovietica fatta nello spirito del patto d'Acciaio, aveva come conseguenza l'offerta di Mussolini ad Hitler di un corpo di spedizione con una sua componente aeronautica basata su squadriglie da caccia, ricognizione e trasporto.

Ancora una volta, come avvenuto col C.A.I. nell'autunno del 1940, l'Italia suddivideva irrazionalmente le sue forze in un fronte lontano, ostile ed estraneo, che non aveva alcuna rispondenza con gli interessi della nazione, trascurando il fronte africano ed approntando un corpo di spedizione con 60.000 soldati, oltre 200 cannoni, 5.500 automezzi ed un centinaio di aerei certamente più utili in Libia che nelle immense estensioni del fronte orientale.

Si ripeteva ancora una volta come avvenuto in Grecia e a meno di un anno dall'ottobre 1940, una errata, dispersiva e demagogica interpretazione della strategia italiana, indirizzata più verso concezioni ideologiche esulanti dall'indirizzo elementare e logico di una visione strategica come quella italiana, necessariamente limitata nella sua esplicazione e nel tempo, in quanto impostata sul concentramento e sullo sfruttamento del massimo sforzo industriale e militare per l'ottenimento del massimo risultato.

Era da poco tempo terminata la logorante guerra nei Balcani e in Grecia, si stava esaurendo irreversibilmente il fronte dell'Africa orientale, ristagnava per mancanza di iniziative quello del Dodecaneso e solo il fronte dell'Africa settentrionale era vivo ed operante per essere ulteriormente potenziato, considerando anche il grave decadimento di potenza della squadra inglese nel Mediterraneo, duramente provata nel mese di maggio.

Quali reparti da assegnare al costituendo Comando di Aviazione in Russia vennero prescelti il 61° Gruppo Osservazione Aerea dislocato a

Mostar, il 22° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre basato a Tirana ed un nucleo di velivoli da collegamento, trasporto e sanitari.

Complessivamente circa 1.700 uomini fra ufficiali, sottufficiali, specialisti, avieri e operai militarizzati con 99 aerei suddivisi in bimotori "CA 311"; caccia "M.C. 200" (51), trimotori "S.M. 81" (8), bimotori "BR 20 (1), "Ca. 133/T" (3), "S.M. 82" (1), "Ca. 164" (4), integrati da 300 automezzi, officine mobili, attrezzature per armare 3 aeroporti, 18 mitragliere da 20/65, 1.400 tonnellate di materiali di ogni genere per il funzionamento dei reparti, l'efficienza tecnica, i servizi logistici, per le comunicazioni, sanitari, posta da campo e polizia militare.

Basi tecnico logistiche arretrate vennero costituite a Bucarest per la caccia e l'O.A., un campo avanzato venne approntato a Tudora per lo smistamento e orientamento dei reparti e per assolvere tutte le esigenze logistiche col terminale ferroviario romeno di Dolhasca su cui dovevano arrivare i convogli dall'Italia con il personale ed il materiale.

L'attività svolta dall'Aeronautica in Russia è adeguatamente sintetizzata nei seguenti messaggi inviati dal generale Messe al capitano Drago il 27 settembre "... *Aviazione italiana ha, come sempre, generosamente cooperato con truppe, dimostrando schiacciante superiorità morale e tecnica su avversario, spesso superiore in numero*" ed il 13 novembre "*Rivolgo vivo elogio a voi, degno e brillante comandante, ed ai valorosi equipaggi che in questi giorni, con mitragliamenti e bombardamenti efficacissimi e con numerosi e difficoltosi trasporti, hanno largamente contribuito successo nostre armi. Elogio particolarmente squadriglia comandata capitano Meille per magnifica adesione data azione truppe, per slancio e abnegazione dimostrata. Generale Messe*".

IL TRASPORTO AEREO MILITARE ITALIANO NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

BALDASSARE CATALANOTTO e CESARE FALESSI

Il generale Dwight Eisenhower, comandante supremo delle forze alleate in Europa nella 2^a guerra mondiale, considerava primari per il successo sull'Asse, *il bulldozer, la jeep*, l'autocarro da due tonnellate e mezzo e l'aereo da trasporto "C-47 Dakota". Curiosamente nessuno di questi mezzi era stato originariamente concepito per combattere⁽¹⁾.

La citazione ci sembra opportuna per far rilevare come l'aviazione da trasporto abbia avuto un ruolo determinante durante quel conflitto mondiale e come sia stata invece manchevolmente trascurata dalla determinata storiografia su quegli avvenimenti.

Con le notazioni che seguono desideriamo portare alla luce, sia pure in maniera forzatamente coincisa, l'opera svolta sui cinque continenti dalla componente trasporti della Regia Aeronautica (R.A.) nel periodo giugno 1940-settembre 1943.

Nel 1939, alla vigilia della guerra, l'aviazione di linea italiana possedeva dimensioni di tutto rispetto quanto al parco velivoli, come allo sviluppo di rete e ai passeggeri trasportati.

Per il volume di traffico era al quinto posto dopo Stati Uniti, Unione Sovietica, Germania e Gran Bretagna⁽²⁾.

I piani di mobilitazione prevedevano la militarizzazione dell'intero settore. Così la R.A. avrebbe avuto, immediatamente disponibile, una com-

(1) Dwight D. Eisenhower *"Crusade in Europe"* Doubleday, New York, 1948.

(2) Autori vari, *Ali nel Mondo-Storia dell'aviazione di linea*, EDAI, Firenze, 1990.

ponente trasporti di rispettabile consistenza: circa 140 tra aeroplani e idrovolanti. Ancorché di tipo eterogeneo, avrebbero consentito la formazione di un nerbo organizzativo che si sarebbe poi sviluppato con macchine appositamente concepite, o adattate, per l'impiego militare.

Intanto erano pronti gli equipaggi, che avevano accumulato una notevole esperienza professionale, soprattutto nella navigazione aerea. Erano disponibili tecnici, maestranze e officine delle tre aviolinee esistenti. Tutto personale adusato al diuturno compito di mantenere in efficienza aeromobili, motori ed apparati di bordo. Così la complessa organizzazione necessaria al funzionamento di un'impresa delicata quale il trasporto aereo, era perfettamente garantita da personale di grande competenza.

Dal canto suo l'Aviazione militare italiana aveva maturato una certa esperienza nel trasporto aereo. I primi tentativi risalivano addirittura alla Campagna di Libia (1911/12), quando si pensò di avvalersi dei biplani "Farman" per trasportare fino al fronte le casseforme con il rancio caldo.

Nella guerra 1915/18 aeromobili vennero impiegati per necessità di rapido trasporto di uomini e cose, tra l'altro i sabotatori, "posati" oltre le linee austriache con gli idrovolanti.

Nel 1917 un biplano "Pomilio" pilotato da Mario De Bernardi eseguì due trasporti di posta da Torino a Roma con distribuzione della corrispondenza nella capitale nella stessa giornata. Il recapito postale era vitale e la dimostrarono gli otto idrovolanti "FBA", che la Regia Marina venne chiamata ad impiegare nel 1917 tra Civitavecchia e Terranova Pausania (Sassari) per ovviare al carente esercizio marittimo, ritardato o interrotto per la minaccia dei sommergibili avversari. Il servizio fu sospeso in ottobre per la ritirata di Caporetto, che costrinse a concentrare ogni mezzo per arginare l'offensiva austro-tedesca. Proprio in quei frangenti i trimotori "Caproni" da bombardamento trasportarono di tutto: documenti, materiali, quanto fosse trasferibile per non farlo cadere in mano nemica.

Nelle operazioni per la riconquista libica i "Caproni" e gli "SVA" già nel 1921 effettuarono rifornimenti ai presidi avanzati, lanciando da quote minime sacchi postali e derrate. L'Aviazione venne impiegata normalmente per il rifornimento a colonne avanzate e a reparti isolati. Gli aerei atterravano su terreni improvvisati, accanto alle truppe, oppure lanciavano, a quote e velocità basse, i carichi. Più volte fu effettuato il rifornimento di benzina e lubrificante. Normale per i "Caproni", al rientro, lo sgombero di feriti ed ammalati.

Un esempio straordinario il ponte aereo organizzato tra Tripoli e Azizia, dove il 10° Battaglione eritreo era stato circondato dai guerriglieri

che l'8 febbraio 1922 avevano interrotto la ferrovia. I "Caproni" della 12^a e 13^a Squadriglia e gli "SVA" della 90^a, di base alla Mellaha (Tripoli) intervennero con perfetta continuità, assicurando il quotidiano collegamento con la località, su un campetto delle dimensioni di 250 per 150 metri. Da metà febbraio al 10 aprile gli aerei trasportarono 41 tonnellate di derrate e tre di materiali, 213 tra ufficiali ed ascari. Furono evacuati 65 ascari da curare e sgomberati 53 civili tra europei e indigeni⁽³⁾.

Il governatore della Tripolitania Giuseppe Volpi, il 17 aprile così concludeva un telegramma inviato al Ministero delle Colonie: *"Il trasporto aereo della Compagnia del 1° Battaglione eritreo ad Azizia, ha costituito una vera benemeranza per questa Aviazione, forse senza precedenti"*⁽⁴⁾. In effetti quello fu il primo ponte aereo della storia aviatoria mondiale.

Nella Campagna d'Etiopia (1935/36), la R.A. utilizzò largamente trimotori da bombardamento "Caproni Ca.101" e "133", "SIAI S-81" e monomotori "Ca.111", per rifornire colonne avanzanti. In contenitori paracadutabili erano lanciate derrate varie e pane fresco, nonché animali da macello affidati a paracadute. Frequenti gli atterraggi, accanto alle truppe, per il rifornimento di munizioni e di carburante. Gli aerei assicuravano la posta e l'evacuazione dei feriti. Subito dopo l'occupazione vennero trasportati ad Addis Abeba il personale del Comando Superiore, funzionari coloniali, Carabinieri e Guardie di Finanza, un Battaglione di Granatieri completo di equipaggiamento individuale⁽⁵⁾.

All'occupazione dell'Albania, la R.A. fornì un contributo decisivo per rapidità d'azione. Agli aerei da bombardamento "S-79" ed "S-81" si unirono 40 "Ca. 133" fatti affluire dai reparti da caccia dove assolvevano compiti di appoggio. Tutti questi velivoli trasportarono sull'aeroporto di Tirana, appena occupato da una formazione motorizzata, un reggimento di granatieri e uno di alpini che consentirono l'immediato controllo della capitale, la prima conquistata con un aviosbarco⁽⁶⁾.

Tutti questi eventi dimostrano l'importanza che la R.A. aveva dato al settore trasporti. Ma il materiale impiegato era sempre quello concepito per altre missioni e che, adattato, poteva assicurare la possibilità di trasferire uomini e materiali.

(3) Autori vari, *Ali Italiane*, Rizzoli, Milano, 1978.

(4) Vincenzo Liroy, *L'Italia in Africa-Lopera dell'Aeronautica*, tomo II, vol. III, Roma, Ministero Affari Esteri, 1964.

(5) Vincenzo Liroy, *op. cit.*, Tomo II, vol. III.

(6) Autori vari, *Dimensione Cielo-Aerei italiani nella 2^a guerra mondiale*, Bizzarri, Roma, 1972, vol. IV.

In effetti i bombardieri "Ca. 133" ed "S-81" erano stati concepiti tenendo d'occhio anche l'esigenza secondaria del trasporto.

Alle prove il "Caproni", grazie all'ampia sezione frontale di fusoliera, era in grado di imbarcare un carico maggiore del "SIAI" nonostante questo fosse più pesante e di maggior potenza.

Era maturata intanto presso lo Stato Maggiore Regio Esercito (S.M.R.E.) la necessità di avere truppe aviotrasportate. Già il 6 marzo 1939 l'Ufficio Addestramento S.M.R.E. indirizzava allo Stato Maggiore Regia Aeronautica (S.M.R.A.) una nota in cui manifestava *"l'intenzione di costituire una o due divisioni «alleggerite» al massimo di uomini e materiali e adeguate agli speciali compiti"*⁽⁷⁾.

Ogni divisione sarebbe stata composta da due reggimenti di fanteria, ognuno su due battaglioni, una compagnia mortai da 81, una compagnia cannoni da 47/32, una compagnia ciclisti, un battaglione mortai d'assalto, due gruppi cannoni da 47/32, due batterie contraeree da 20, un plotone radiotelegrafisti, un battaglione paracadutisti.

Nella successiva corrispondenza si faceva riferimento a precedenti in merito, relativi alla disponibilità di velivoli da trasporto e alla possibile costituzione di due stormi da trasporto su "S-81" rinforzati dai 40 "Ca. 133" prelevabili, in caso di necessità, dai reparti da caccia.

Nel maggio 1938, in zona Gefara (Tripolitania), durante le manovre alla presenza del Re, gli Stormi 14° e 15° di stanza in Libia con gli "S-81" avevano effettuato il lancio di due battaglioni di paracadutisti libici e lo sbarco di un'unità di formazione forte di 3.000 uomini, pezzi da 65/18, veicoli leggeri, moto, materiali⁽⁸⁾.

I primi reparti di paracadutisti e le esercitazioni di aviosbarco, erano stati voluti dal Governatore della Libia, maresciallo Italo Balbo, dal quale dipendevano le Forze Armate (FF.AA.) dislocate in Colonia. Personalmente Balbo provò in quell'occasione il nuovo trimotore "SIAI S-75" su cui aveva viaggiato il Re. Impressionato dal velivolo, Balbo chiese alla SIAI se si fosse potuto trarne un trasporto atto a caricare 50 uomini, mezzi leggeri, armi, materiali. Un derivato dall'"S-75" sarebbe stato adattissimo per un impiego totale, anche come bombardiere, nelle operazioni di polizia e nelle guerre coloniali.

(7) Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica (USSMA) comunicazione su Aviotrasporto di reparti dell'Esercito, da Stato Maggiore R.E. (S.M.R.E.), Ufficio Addestramento, prot. 4471, del 6/3/1939, all'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

(8) Nino Arena, *I Paracadutisti*, Stem Mucchi, Modena, 1972.

Questa iniziativa fu poi fatta propria dal Capo di Stato Maggiore della R.A., generale Giuseppe Valle e sarebbe sfociata nel trimotore "S-82". Allo sviluppo e alla definizione vennero chiamate anche le altre FF.AA. che collaborarono per stabilire le modalità e gli equipaggiamenti, le varie composizioni del carico militare del velivolo. Tutte le soluzioni furono sperimentate su un simulacro di fusoliera allestito alla SIAI di Sesto Calende (Varese). Il prototipo dell' "S-82" volava il 30 ottobre 1939. Monoplano ad alta media, fusoliera con ampi portelloni per il carico, provvisto di alette sul bordo d'attacco alare e di *flap*, era in grado di operare anche da campi di ridotte dimensioni.

I tre motori Alfa Romeo 128 da 860 cv, fornivano una potenza al di sotto di quanto sarebbe stato auspicabile per i decolli a carico massimo, (oltre 18 tonnellate), al raggiungimento di quote elevate (oltre 5.000 metri) e comunque a fornire qualche "cavallo" in più per le situazioni d'emergenza.

Per la difesa erano installate una mitragliatrice da 12,7 in torretta dorsale, e due laterali da 7,7. La costruzione era mista in legno e metallo. Venne costruito in oltre 700 esemplari, trecento dei quali servirono con la *Luftwaffe*, che ne acquistò i primi nel 1941, impiegati prevalentemente nell'area mediterranea ⁽⁹⁾.

L'"82" è stato probabilmente il miglior velivolo italiano della 2ª guerra mondiale ed in assoluto il primo al mondo ad essere concepito per il trasporto militare. Tutti gli altri, come il "Douglas DC-3" e lo "Junkers Ju. 52", erano stati concepiti per l'impiego civile, oppure erano bombardieri "declassati".

Sul finire del 1939 fu costituita nell'aeroporto di Tarquinia (Viterbo) la Scuola Paracadutisti. Dipendeva dalla R.A.; comandante era un ufficiale superiore della R.A. e vice comandante un ufficiale superiore del Regio Esercito (R.E.). A Tarquinia, poi nel 1943 a Viterbo, la Scuola avrebbe formato i paracadutisti di tutte le FF.AA.. Per l'Esercito, successivamente, la 185ª Divisione "Folgore", la 184ª "Nembo", terza sarebbe stata la 183ª "Ciclone" bloccata dall'armistizio. Nel 1941 il R.E. formò anche la Divisione aerotrasportabile "La Spezia", che con la "Folgore", avrebbe dovuto partecipare all'operazione "C3" per la conquista di Malta, poi accantonata. Le due unità furono impiegate quale fanteria scelta in Africa settentrionale (A.S.I.).

Lo sviluppo dello "S-82" non fu senza contrasti nell'ambito dello stesso S.M.R.A. dove era stato messo a punto il piano di mobilitazione dell'aviazione commerciale che, si riteneva, avrebbe fornito un numero di aereo-

(9) Autori vari, *Dimensione Cielo*, Bizzarri, Roma, 1976, Vol. VIII.

mobili sufficienti alla bisogna. Soprattutto perché si pensava ad una rapida conclusione delle ostilità.

La mobilitazione era facilitata poiché sin dalla costituzione della R.A., il 28 marzo 1923, l'Aviazione Civile era parte della struttura e nel 1940 era una Direzione Generale del Ministero dell'Aeronautica. Le prove sperimentali dei velivoli di linea delle Compagnie a partecipazione statale, erano svolte dagli organi tecnici del Centro di Guidonia (Roma). Gli equipaggi, nella quasi totalità, provenivano dai ranghi della R.A. e avevano effettuato addestramento specifico presso le scuole militari. La più recente era quella di Volo Senza Visibilità, a Littoria, provvista di moderni sistemi e attrezzature. Erano impiegati i primi "simulatori" di volo "Link" per assuefare gli equipaggi alle procedure di navigazione e di radioassistenza. Erano usati "S-81" dotati di strumentazione quasi tutta di origine tedesca. Gli equipaggi effettuavano lunghi voli nella cabina completamente isolata dall'esterno, mediante tendine. Su alcuni aeroporti, Vienna, Monaco di Baviera era possibile l'atterraggio strumentale con il sistema "Lorenz ZZ", un antenato dell'odierno "ILS".

Nel piano di ammodernamento della R.A., via via aggiornato, era contemplata, a partire dal 1939, la costituzione di uno stormo trasporti, il 44° previsto di base a Orvieto (Terni), su due Gruppi e quattro squadriglie con 36 "S-82". Un ritardo nella produzione degli aerei, dilazionò il provvedimento. In effetti a Orvieto, nell'aprile 1940 fu concentrato per esercitazione uno stormo di formazione su materiale di volo eterogeneo.

Il piano di mobilitazione per l'aviazione di linea scattò il 4 giugno 1940, a far data dal 10 successivo, giorno della dichiarazione di guerra⁽¹⁰⁾. Con successive varianti lo S.M.R.A. decideva la costituzione del Comando Servizi Aerei Speciali (C.S.A.S.), con sede a Roma, nella palazzina del comprensorio ministeriale che era stata sede della Scuola di Guerra Aerea, da due anni trasferita nella nuova sede di Firenze.

Dal C.S.A.S. dipendevano tre Gruppi Trasporti (T): il 147° basato a Littoria (odierna Latina), su tre squadriglie di "S-75"; il 148°, a Reggio Calabria su due squadriglie di "S-73"; il 149° a Capodichino (Napoli) su tre squadriglie di "S-82". Altre squadriglie erano a Bengasi (Libia), Tirana (Albania) e in Africa orientale (A.O.I.). Luogo di raduno dei reparti in Italia era l'Aeroporto del Littorio (Roma), dal quale avrebbero poi raggiunto le sedi operative.

(10) U.S.S.M.A., Circolare SMRA, 2° Reparto Divisione coordinamento, Prot. N. 44782 del 10 giugno 1940, oggetto: costituzione Servizi Aerei Speciali, indirizzata a tutti gli enti centrali e comandi di Aeronautica.

La mobilitazione del personale avveniva a cura della Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo che trasmetteva i dati alla Direzione Generale del Personale Militare⁽¹¹⁾.

Il C.S.A.S. era altresì incaricato della costituzione e dell'esercizio dei Nuclei Comunicazione (N.C.), uno per ogni Compagnia in attività. Avrebbero mantenuto operanti le linee della rete preesistente, con l'ovvia eccezione di tutte quelle interessate — ed erano la maggioranza — da rotte su territori nemici o comunque inoperabili per cause di guerra.

I Nuclei Comunicazione erano tre: "Ala Littoria" (NCAL) sull'Aeroporto del Littorio; "Linee Aeree Transcontinentali Italiane — LATI" (NCLA) sull'Aeroporto di Guidonia e "Avioinee" (NCAI) sull'Aeroporto di Linate (Milano). Le prime due Compagnie erano a totale partecipazione statale, la terza apparteneva al gruppo FIAT.

I Nuclei operarono durante tutto il conflitto con la regolarità che le condizioni e le vicende della guerra consentirono.

Alla rete superstite vennero aggiunte linee in dipendenza dalle esigenze in atto, come quella istituita per l'Africa francese per i collegamenti con la nostra Commissione di Armistizio costituita dopo la resa della Francia. Scopo preciso dei N.C. era mantenere in vita i servizi passeggeri e postali. Ma sempre aeroplani e idro dei N.C. furono chiamati a fornire sostegno alle necessità del trasporto militare. Preziose anche le reiterate segnalazioni di scoperta di naviglio nemico che gli equipaggi di linea tempestivamente trasmettevano per le contromisure da parte delle nostre FF.AA..

Esemplare, essendo la rotta più lunga e professionalmente impegnativa, la Roma-Rio de Janeiro Buenos Aires della LATI. Era la prima con servizi regolari sull'Atlantico meridionale; era stata inaugurata il 15 dicembre 1939. La "linea atlantica" fu considerata collegamento strategico, perché in andata gli aerei trasportavano prodotti non reperibili nell'America Latina, soprattutto farmaceutici, e nel ritorno materie prime indispensabili per il nostro fabbisogno industriale. Per questo agli "S-83" a lunga autonomia furono poi affiancati i più capaci "S-75" ed "S-82". La linea venne interrotta al dicembre 1941 e limitata a Lisbona, allorché il Brasile si schierò a fianco degli Stati Uniti, quando questi entrarono nel conflitto.

Sino ad allora erano state compiute 211 traversate: 132 con "S-83", 68 con "S-82" e 11 con "S-75". Furono 1.784 i passeggeri trasportati

(11) U.S.S.M.A. - Variante alla circolare della precedente nota.

e tra questi gli ufficiali superstiti della corazzata "tascabile" tedesca *Graf von Spee* autoaffondatasi nel Mar della Plata ove si era rifugiata dopo uno scontro con la Flotta inglese. Le merci furono 144 tonnellate e 121 la posta. Perirono 36 componenti gli equipaggi, in massima parte per azioni di guerra ⁽¹²⁾. Al Nucleo LATI fu affidata al giugno 1940 l'impegnativa "linea Imperiale" con l'isolata A.O.I.

Nell'ambito C.S.A.S. con personale e idro dell'Ala Littoria furono costituite le Squadriglie Soccorso 612°, 613° e 614°, per la ricerca e il salvataggio di equipaggi finiti in mare e di naufraghi marittimi. Successivamente furono rinforzati con idro "Cant. Z. 506S" appositamente costruiti che integrarono o sostituirono gli "S-66" e "CZ-506C" adattati dall'impiego civile. Compirono la loro difficile opera, spesso soggetta all'offesa nemica, nonostante le insegne rossocrociate, in condizioni meteo anche difficili, salvando un gran numero di vite, non soltanto di italiani ma anche di alleati ed avversari. Dal dicembre 1942 gli idro furono poi aggregati alle Squadriglie da Ricognizione Marittima come sezioni soccorso. La nuova organizzazione si avvaleva anche di motoscafi d'alto mare serviti da equipaggi della R.A. ⁽¹³⁾.

Nell'eterogeneo materiale di volo dei SAS, l'unico reparto dotato di aerei da trasporto militare era il 149° Gruppo con i suoi nuovi "S-82" da pochissimi giorni disponibili. Per sperimentarne l'operabilità il 30 maggio 1940, il 1° Reparto S.M.R.A. emanava una circolare segreta in accordo con lo S.M.R.E., per il trasporto da Catania a Tripoli di 380 fanti del 61° Reggimento, in due viaggi. Era previsto il concentramento di truppe e velivoli a Catania, per il 2 giugno. Il comando aereo dell'operazione fu affidato al maggiore Aldo Quarantotti del 1° Centro Sperimentale di Guidonia. Tre equipaggi furono forniti dallo stesso ente, gli altri dall' "Ala Littoria" ⁽¹⁴⁾.

Con questo primo esperimento pratico lo S.M.R.A. *"non ha ritenuto conveniente sfruttare al completo le possibilità dei nuovi S-82, nel loro primo volo con carico di personale, svolto completamente in mare aperto"* ⁽¹⁵⁾. Perciò l'imbarco

(12) Linee Aeree Transcontinentali Italiane. "La LATI nei suoi primi quattro anni di vita", Roma, 1943.

(13) Giuseppe Santoro, *L'Aeronautica Italiana nella 2ª guerra mondiale*, Vol. II, Milano, Roma, Ed. ESSE, 1958.

(14) U.S.S.M.A. Circolare segreta SMRA, 1° Reparto, Divisione Operazioni, Prot. 1294/10, 30 maggio 1940.

(15) U.S.S.M.A. Ministero della Guerra - SMRE, Ufficio Addestramento 5ª Sezione, Circolare del 31 maggio 1940, Prot. 10538, oggetto: Esperimento di aerotrasporto con velivoli "S-82".

venne limitato a 30 soldati per velivolo, con armamento individuale. In più venivano trasportati quattro fucili mitragliatori e due mitragliatrici, oltre a materiale vario ripartito tra i diversi aerei. Interessata al riguardo, la Regia Marina (R.M.) disponeva il pendolamento di due torpediniere, una in uscita da Augusta (Siracusa) e l'altra da Tripoli in punti indicati, disponendo le partenze in modo che *"l'unità si trovi nel punto stabilito nel momento in cui transiteranno gli aerei, allo scopo di evitare le soste"*⁽¹⁶⁾.

I due voli avvennero in perfetta regolarità con gli "S-82" in formazione. Non mancò qualche sfasatura in fase logistica. Il maggiore Aldo Quarantotti⁽¹⁷⁾, di cui era nota la professionalità integrata da grande energia, si vedeva rifiutare dal personale R.A., di Tripoli il carburante necessario al primo rientro. Facendo ricorso alle citate doti, Quarantotti ebbe il carburante ma l'atto provocò un immediato telegramma al Capo di Stato Maggiore R.A., da parte del Comandante la 5^a Squadra Aerea: *"Apparecchi S-82 contrariamente agli ordini eccellenza Pricolo giunti senza benzina per rientro hanno asportato kg 7000 benzina da nota deficiente scorta. Avvisato Maggiore Quarantotti che apparecchi giungenti domani non effettueranno rifornimento"*⁽¹⁸⁾. L'indomani si compiva la seconda parte della missione, con regolare rifornimento in Libia per il rientro.

Proprio alla vigilia della guerra era stata seguita quella rotta che sarebbe divenuta quotidiana fino al maggio 1943 per gli equipaggi dei S.A.S., il sorvolo del Canale di Sicilia verso l'Africa settentrionale.

Con l'inizio delle operazioni i reparti del neo costituito CSAS assumono lo schieramento previsto. Comandante era il generale di Squadra Aerea Aurelio Liotta al quale nel 1941 subentrerà il generale Vincenzo Velardi, nel 1943 avvicendato dal generale Attilio Matricardi, nello stesso anno sostituito dal generale Ulisse Longo.

È proprio il fronte libico che richiede i primi interventi. Subito si registrano dal confine egiziano le scorriere di autoblindo e camionette britanniche. In Libia sono due Squadriglie Trasporti. La 604^a costituita a

(16) U.S.S.M.A. - Comunicazione segreta dello SMRM, Reparto OA, Ufficio Piani di Guerra a Marina Messina e Marina Napoli, d'ordine del Sottocapo S.M. Amm.; E. Somigli, Prot. 114 SRP/ACM, 31 maggio 1940.

(17) Maggiore pilota Aldo Quarantotti, nato a Napoli il 23 gennaio 1910. Collaudatore presso gli enti sperimentali di Guidonia. Da tenente colonnello passava poi al comando del 2° Gruppo Caccia di base in Sicilia. Cadde il 12 luglio 1942 nel tentativo di salvare un gregario caduto in mare dopo un'azione. Medaglia d'Oro al Valor Militare.

(18) U.S.S.M.A. Telegramma cifrato indirizzato a SMRA dal Comando 5^a Squadra Aerea, Tripoli 3/6/1940, ore 17,35.

Roma-Littorio si era trasferita a Bengasi l'11 giugno. La 610^a era stata costituita a Berka (Bengasi) il giorno 10. Velivoli "S-75" e personale sono stati prelevati dall'"Ala Littoria". La prima missione è effettuata il 13 giugno trasportando da Tripoli a Tobruk pezzi anticarro da 47/32 con relativi serventi e munizioni; la missione era ripetuta nei giorni successivi. Il 17 giugno si verifica la prima missione in ASI degli "S-82" del 149° Gruppo che da Capodichino, via Comiso-Bengasi, portano a Tobruk 10 cannoni da 47/32 e altro materiale. Il 20 trasportano sette tonnellate di munizioni. Con i nuovi pezzi, fatti frettolosamente giungere in linea, si cerca di tamponare le falle del nostro schieramento ammassato soprattutto verso la costa ed esposto sul fianco meridionale alle infiltrazioni nemiche.

È subito evidente, nell'impiego dell'aerotrasporto, il carattere di casualità che sarà una costante per tutto il conflitto. I Comandi di superficie vi fanno ricorso per avere subito — il più vicino possibile alla zona operativa — uomini e mezzi. Ciò avviene almeno fino a metà del 1941, senza un preciso ordine logistico e senza un vaglio coordinato delle precedenze. Le richieste giungono al CSAS a valanga così che questo si trova ad affrontare domande impellenti che provengono da ogni fronte per le più disparate esigenze. L'illusione di una guerra dalla conclusione rapida e dall'esito vittorioso non fa considerare, nella giusta misura, l'isolamento di talune zone come il Dodecanneso e l'A.O.I.

Il possedimento dell'Egeo è sotto il raggio dell'aviazione della flotta nemica. Il rifornimento via mare è rischioso, esposto anche all'offesa subacquea. Si ricorre ai SAS che iniziano i collegamenti con gli "S-75" che partono direttamente da Bengasi o vi fanno scalo provenienti da Roma, rifornendosi per proseguire verso Rodi.

I NC e anche i SAS sono impiegati ovunque per assicurare il servizio postale così vitale per il morale delle truppe e della popolazione, il cosiddetto "fronte interno".

Proprio all'insegna del servizio di posta sono i primi collegamenti con l'A.O.I. giacché la pretesa, rapida conclusione del conflitto fa guardare quel vasto territorio lontano con una "colpevole" tranquillità.

I primi voli sono infatti affidati agli "S-83" del Nucleo LATI scelti per la loro grande autonomia. Alternano le missioni su quel lontano fronte con le esigenze della linea sudamericana e con le missioni in ASI. Gli "S-83" sono dotati di un capace vano bagagli. Il primo parte dalla pista inclinata di Guidonia il 13 giugno alla volta di Gura (Asmara) con scalo tecnico a Bengasi; trasporta sei passeggeri e 100 kg di posta. Fino al 4

agosto gli "S-83" compiono 21 missioni trasportando 27 passeggeri "speciali", 5.753 kg di posta, 4.074 kg di materiali e 406 di bagagli. Quando è evidente che il blocco dell'A.O.I. sarà di lunga durata, venendo incontro alle pressanti richieste del Governatore, il Duca Amedeo d'Aosta, generale pilota, i trasporti aerei assumono maggiore consistenza e intensità. Già il 30 giugno un "S-75" pilotato dal colonnello Umberto Klinger, Presidente dell'"Ala Littoria", da Roma aveva raggiunto Asmara. Gli "S-75" continuarono le loro missioni ma le insufficienti capacità di carico spinsero il CSAS ad affrettare l'impiego degli "S-82". Fu necessario anche in questo caso utilizzare la pista di involo inclinata a suo tempo realizzata a Guidonia per voli primato di distanza⁽¹⁹⁾.

Venne trasferito a Roma-Littorio il 149° Gruppo mentre si avviavano rapide modifiche a quegli "S-82" con due serbatoi supplementari di carburante e uno di olio, con una migliorata strumentazione a bordo per la navigazione. Il 27 luglio il primo "S-82" a lunga autonomia collega Roma con Gura, via Bengasi.

Vari sono i carichi, dalle munizioni, ai pezzi anticarro. Venne trasportata in A.O.I. persino una completa officina Pirelli per la costruzione di pneumatici. Al rientro i grandi velivoli trasportano civili da evacuare, militari feriti o ammalati gravi, materie prime essenziali, la solita posta.

In proposito è da rilevare una comunicazione del Capo di Gabinetto del Ministero Aeronautica indirizzata a tutti gli enti interessati, con la quale si raccomandava una maggiore responsabilità nel selezionare i carichi per l'A.O.I., segnalando una protesta di quel Comando Aeronautica che lamentava la ricezione di pacchi da 100 kg con stampati assolutamente inutili come le effemeridi 1940, circolari relative al personale destinato in Albania, disegni inerenti modifiche a velivoli di tipi non in servizio in quella zona, persino opuscoli reclamistici⁽²⁰⁾.

La situazione era grave in A.O.I., soprattutto per la R.A., sottoposta ad una grave usura. Le sole possibilità di reintegro diretto riguardavano i bombardieri "S-79", fatti giungere utilizzando i campi desertici di Cu-fra e Auenat (Libia). Per inviare caccia biplani "CR-42" furono modificati

(19) 1928, velivolo SIAI S-64, equipaggio Ferrarin del Prete, volo da Roma-Guidonia a Touros (Brasile) 7188 km, primato mondiale di distanza in linea.

(20) U.S.S.M.A. - Circolare n. 60280 del Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica Roma 27 agosto 1940.

alcuni "S-82" sui quali si riusciva ad imbarcare uno di questi aerei smontato, completo di motore e due semiali di scorta. Il primo "FIAT CR-42" fu trasportato il 23 agosto. La punta massima mensile fu raggiunta nel marzo 1941 con 15 velivoli. L'ultimo venne portato a Gura il 28 marzo. In tutto furono 51 i "CR-42" trasportati in A.O.I.. Per contrastare in qualche modo i temibili caccia "Hurricane" furono approntati "S-82" in grado di trasportare il più moderno monoplano "Macchi MC-200" ma il precipitare della situazione in A.O.I. fece cancellare il programma. Il 27 aprile perveniva a Superaereo (S.M.R.A.) dal Comando Aeronautica A.O.I. il messaggio: *"Sia sospesa qualsiasi partenza apparecchi"*. Dopo il giugno 1941 furono compiuti altri dieci voli per gli ultimi presidi che resistevano isolati; Gimma e Gondar. Toccò agli "S-75" meno caricati e quindi idonei ad operare su quei piccoli campi. Il volo era reso ancora più arduo dal dover individuare dopo percorsi di 4.000 km, un punto nell'Africa, senza radiofari e assistenze e con le sfavorevoli condizioni meteo della stagione. Gimma cadde il 21 giugno. Gli altri voli furono per Azozò (Gondar). Gli "S-75" dovettero ridurre il carico a 1.000 kg. Alla partenza da Gondar, dovevano fare rifornimento a Gibuti nella Somalia francese. Quelle autorità, onde evitare "grane" chiesero che i velivoli fossero contrassegnati dalla Croce Rossa. Nonostante la precauzione, il 6 ottobre, l'"I-LUNO" in sosta a Gibuti da Gondar venne attaccato e distrutto da un "Curtiss P-40" della RAF.

L'ultimo collegamento vede l'"S-75" saltare Gondar perché nella notte non è individuato il campo. L'aereo si rifornisce a Gibuti e riparte per Gondar il 12 ma non giungerà mai, perdutosi in atterraggio d'emergenza a Magdala. Si prepara un'altro "75" a lungo raggio ma il 27 Gondar cade.

Si concludeva così un'epopea professionale per gli uomini dei SAS. Gli "S-82" del 149° Gruppo si sobbarcarono la parte maggiore e difatti il reparto è quello che all'epoca ha svolto la più intensa attività tra quelli di ogni specialità.

Le missioni di aviotrasporti in A.O.I. così si sintetizzano: viaggi effettuati in andata e ritorno 330, ore di volo 5900, passeggeri trasportati 1770, materiale 227 t, bagagli 52 t, posta 81 t, personale disperso 12, velivoli perduti 13. Un risultato eccezionale specialmente considerando le perdite relativamente lievi.

In A.O.I. operò anche un Nucleo Comunicazioni con equipaggi e aerei dell'"Ala Littoria", che mantennero fine al possibile i collegamenti tra i centri di quel territorio. Si trattava di 25 trimotori di vario tipo. Prima della fine della resistenza tre "S-73" ed un "Ca.148" riuscirono a beffare la sorveglianza inglese e al prezzo di autentiche peripezie, a raggiungere l'Italia.

L'attività del C.S.A.S. assume un ritmo frenetico con l'apertura del fronte greco-albanese nell'ottobre 1940. Per fronteggiare le crescenti richieste il C.S.A.S. è costretto a concentrare nel settore il massimo possibile dei suoi effettivi compresi quelli dei MC. Così è necessario diminuire le frequenze dei voli con gli altri fronti a cominciare dall'ASI. Nell'emergenza venne trasferita a Lecce anche una squadriglia dei preziosi "Ca.133" utilizzati dalla Scuola Paracadutisti di Tarquinia. Gli aerei SAS facevano la spola tra i campi delle Puglie e quelli d'Albania con una intensità che finiva per intralciare le operazioni dei reparti di linea, tanto che in Albania fu deciso di decentrare una parte della caccia.

In quelle tragiche vicende, non soltanto l'esercito greco aveva retto alla nostra avanzata ma era riuscito a bloccare ed a penetrare nelle nostre linee minacciando di mutare in rotta quella che nelle intenzioni era stata prevista come una "passeggiata militare".

Questo spiega il frettoloso e disordinato impiego dell'aviazione da trasporto ma anche il suo aspetto risolutivo. Uomini ed armi, reparti trasferiti alla rinfusa, valsero a tamponare i buchi nel nostro schieramento e poi ad innalzare il muro difensivo integrando l'opera della Regia Marina.

In quel terribile inverno 1940/41, tra il gelo e le nevi dell'Epiro, far giungere tempestivamente, nel posto giusto i rinforzi valse a risolvere più di una situazione di pericolo. Intenso fu il lancio di rifornimenti tra i monti, compito in cui furono impegnati gli "S-81" del 38° Stormo da bombardamento che effettuarono 254 missioni lanciando 250 t di viveri, armi e munizioni.

Preziosa l'opera di sgombero rapido, verso i centri di cura in Patria, di feriti, congelati, ammalati, in modo da alleggerire le già congestionate unità sanitarie in Albania.

La crescente domanda di aerotrasporto spinse Superaereo a chiedere alla *Luftwaffe* la concessione di un *Transportgruppe*. Il 9 dicembre 1940 si schieravano a Foggia 65 trimotori "Ju. 52" del 1° *Kampfgeschwader* proveniente da Wesendorf. La sede, benché eccentrica rispetto all'Albania, era stata scelta perché era l'unico aeroporto sgombero da reparti d'impiego⁽²¹⁾.

L'unità tedesca diede un formidabile contributo all'operazione grazie anche alla perfetta sua organizzazione logistica e manutentiva. In 50 giornate volative, gli "Ju. 52" trasportarono, a Tirana fino a metà marzo '41, 30 mila uomini e circa 4.700 t di materiali evacuando dall'Albania 10941 persone (di cui 8730 feriti).

(21) *Kampfgeschwader* - Stormo da battaglia, su due gruppi, ognuno su due/tre squadriglie.

Durante l'operazione i tedeschi non registrarono alcuna perdita. I reparti da trasporto italiani (SAS e NC), che però dovevano supportare anche gli altri fronti, dal 15 ottobre al 31 marzo trasportarono 37.765 uomini e 5540 t di materiali; sgombarono oltre 15 mila persone ⁽²²⁾.

Durante la guerra di Grecia il trasporto aereo rappresentò una cura costante per i Comandi e gli Stati Maggiori, per lo stesso Capo del Governo e come acutamente ricorda il generale Santoro *"costituì l'incubo di ogni ora dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica"* ⁽²³⁾.

Tra il 28 aprile ed il 1° maggio '41 furono occupate con aerosbarchi le isole Ionie (Corfù, Cefalonia, Zante). Furono utilizzati gli idro "Cant. Z-506" del 35° Stormo che da Brindisi trasportarono piccoli nuclei di armati. Cefalonia fu occupata il 30 aprile con il concorso di una compagnia paracadutisti del RE, la 5ª del 2° Battaglione. Seppure modesta, fu la prima ed unica azione in cui venne impiegato un reparto italiano di "fanti dell'aria" per occupare territorio nemico. Il lancio avvenne da due "S-82" del 149° Gruppo. Per sostenere la popolazione locale, nella stessa giornata fu necessario lanciare sull'isola, a mezzo "S-82" sette tonnellate di viveri e medicinali.

Le operazioni italiane nei Balcani non si esaurirono con l'occupazione della Grecia e della Jugoslavia. Fino all'8 settembre '43 proseguirono le azioni antiguerriglia che per la consistenza della resistenza jugoslava assunsero le connotazioni di vere e proprie battaglie. I S.A.S. furono impegnati su quei territori con aviolanci sui presidi isolati, spezzonamenti e trasporti vari.

Con l'apertura del fronte greco, si accentuò la situazione di isolamento del possedimento italiano in Egeo, aggravata ulteriormente dalla caduta di Bengasi in mano inglese ai primi del febbraio 1941 che privava gli SAS dello scalo più prossimo a Rodi.

Si provvide attrezzando alcuni "S-75" a grande autonomia e riducendo il carico utile degli "S-82" tutti operanti da Lecce. Nell'aprile 1941 il Dodecanneso fu sbloccato ma proseguirono i vitali voli dei SAS verso l'Egeo.

Gli "S-82" del 149° Gruppo parteciparono nel maggio 1941 alla missione aeronautica in appoggio alla rivolta antibritannica in Iraq. Il 14,

(22) Nino Arena - La Regia Aeronautica 1939/1943, Vol. IV U.S.S.M.A. Roma.

(23) U.S.S.M.A. - Ordine operativo n. 1403/SAT del Comando Supremo indirizzato a S.M.R.A. - 14/2/1943.

tre velivoli trasportarono munizioni e mitragliere da 20 da Roma, via Lecce-Rodi, fino a Mossul. L'episodio si concluse rapidamente a favore degli inglesi. In totale i S.A.S. trasportarono in 18 missioni 18 tonnellate di armi. Alcuni "S-81" svolsero azioni di supporto alla 155^a Squadriglia Caccia inviata in Iraq. Uno era in speciale versione radio-campale, in grado di fungere da vera e propria stazione di radio assistenza, ponte radio e goniometria in zone sprovviste di stazioni fisse o mobili a terra.

Con l'invio del Corpo di Spedizione Italiano in Russia (C.S.I.R.) nell'estate 1941, un altro fronte si apriva per il CSAS. In appoggio alle truppe la R.A. inviava un Gruppo Caccia e uno da Osservazione Aerea. Per il loro supporto furono dislocati a Tudora, poco oltre il confine rumeno, alcuni trimotori "S-81".

In agosto, con questi ed altri velivoli, veniva formata la 245^a Squadriglia Trasporti. Crescendo le esigenze logistiche e con le difficoltà imposte dalla stagione invernale, si aggiungevano altre due Squadriglie. Sull'aeroporto di Stalino alla 245^a si affiancava la 246^a, mentre a Otopeni (Bucarest) era dislocata la 247^a su trimotori "S-73" ed "S-81". Le prime due agivano sul fronte; la 247^a effettuava i trasporti tra Otopeni, capolinea dei S.A.S. con l'Italia e Stalino. La linea Roma-Venezia-Belgrado-Bucarest era servita con gli aerei dei SAS e con quelli dei Nuclei.

Il durissimo inverno russo aggravò le condizioni operative; il gelo ostacolava il buon funzionamento degli aerei malgrado il ricorso alle stufe catalitiche per preriscaldare i motori e le misure antigelo per garantire il funzionamento in volo degli apparati di bordo. I trasporti agivano soprattutto a supporto delle truppe e al ritorno sgomberavano feriti e congelati. Dal 18 gennaio 1942, le tre Squadriglie furono inquadrare nel 18° Stormo Trasporti che aveva sede sull'aeroporto di Orvieto.

Scemata l'offensiva invernale sovietica, con la ripresa dell'avanzata tedesca, lo Stato Maggiore Generale (Stamage) decise di elevare la consistenza militare italiana al livello di Armata. Nacque così l'Armata Italiana in Russia (ARMIR) e fu creato il Comando Aviazione Fronte Orientale (CAFO) peraltro con un modesto aumento soltanto nella qualità del materiale di volo.

I trasporti aerei sul territorio russo rimasero affidati alle tre preesistenti Squadriglie. "S-73" ed "S-81" si erano dimostrati adatti per peso, dimensioni e caratteristiche, per il robusto carrello fisso, ad agire sui campi malridotti e di piccola ampiezza. Fu rafforzata la spola dei SAS dei Nuclei tra l'Italia e Otopeni; soprattutto per lo scambio della posta tra gli uomini al fronte e le famiglie in patria.

Dopo l'avanzata dell'estate 1942 l'ARMIR si schiera sul Don e qui fu aggredita dalla poderosa offensiva sovietica del dicembre. Lo sfondamento delle nostre linee, ottenuto con forza preponderanti, causò l'accerchiamento di consistenti nuclei in tre località: Millerovo, Schertkovo e Kantemirowka. I trasporti si prodigarono nel rifornire gli assediati, sia con aviolanci, sia atterrando nelle "sacche" da cui ripartivano evacuando il personale menomato. Il 29 dicembre dopo essere decollato da Schertkovo, scompariva lo "S-81" pilotato dal generale Enrico Pezzi, comandante dell'Aeronautica sul Fronte Orientale, il quale aveva voluto condurre di persona la missione di soccorso.

Dal campo di Vorosilovgrad i trasporti sostennero tutto il peso della ritirata alleviando con i loro voli le sofferenze dei protagonisti di quella tragica vicenda militare. Le perdite furono assai elevate: nella sola giornata dell'8 gennaio 1943, 345^a e 346^a Squadriglia persero otto velivoli e 24 uomini. Parte per incidenti di volo dovuti alle difficoltà ambientali, operando a bassissima quota in condizioni meteo pessime, parte per la formidabile contraerea nemica.

Per dare una dimensione all'importanza dell'aerotrasporto qualche dato sul servizio postale. Nel settembre 1942 la 247^a Squadriglia aveva trasportato 48 mila kg per l'aumento delle missive e dei pacchi dono inviati da casa per il Natale. Il sistema di collegamenti faceva sì che tra Venezia e Bucarest la posta impiegasse non più di tre/quattro giorni.

Con il ritiro dell'ARMIR dal fronte, all'inizio di marzo avveniva il concentramento dei reparti aerei a Takarka (Odessa). La 245^a Squadriglia rimpatriava il 16 marzo ed il 14 aprile era la volta della 246^a, mentre la 247^a rientrava da Otopeni.

L'operazione di Russia era conclusa. Tra il maggio 1942 e l'aprile 1943 le Squadriglie avevano compiuto 4.260 uscite, trasportando circa 10 mila persone, 620 t di carichi e 210 di posta. Erano andati perduti in azione 11 velivoli e 16 distrutti al suolo o radiati.

Tra la fine del 1941 e l'inizio del 1942 la struttura operativa del CSAS giunse al più elevato livello con una nuova articolazione, personale più numeroso, nuovi velivoli. I trasporti erano ancora più richiesti e questo spiega l'aumentato potenziale. Ma è anche alle viste l'operazione "C3" per l'occupazione di Malta che richiede una forte concentrazione di aerotrasporti. Poi l'operazione fu cancellata.

All'inizio del 1942 i SAS allineano 700 piloti, 1.400 specialisti, 2.400 uomini del personale tecnico-amministrativo. I velivoli sono oltre 250.

Le forze sono distribuite su quattro Stormi, ciascuno su due Gruppi, a loro volta su due/tre Squadriglie. Il 18° Stormo (Orvieto), su "S-81" ed "S-82"; il 44° a Roma-Littorio su "S-82" e "Fiat G-12"; il 48° (Roma-Centocelle) su "S-82" e "G-12"; una Squadriglia autonoma a Roma Littorio su "S-82" ed "S-75". Pure a Littorio è il Gruppo Complementare che provvede all'addestramento del nuovo personale di volo e — a seconda delle necessità — fornisce equipaggi e aeromobili per missioni operative. Nello stesso anno tale Gruppo veniva decentrato sul vicino campo della Marcigliana. In Libia operava il 145° Gruppo su "S-82" e velivoli sanitari "S-81S" e "Ca. 133S".

Il C.S.A.S. era a disposizione di tutte le FF.AA. e degli Enti di Stato. Naturalmente appoggiava ovunque i trasferimenti e le operazioni dei reparti di linea della R.A.. Soprattutto per il rifornimento rapido di munizioni di lancio e di caduta, di benzina e olio, di motori, apparati di bordo, ricambi. Da tempo i reparti da caccia e assalto erano stati dotati di aerotrasporti in proprio per gli spostamenti del personale e dei materiali; necessità meno presenti nei reparti di plurimotori, in parte autosufficienti nei frequenti rischieramenti.

Particolarmente importante il trasporto di siluri ai reparti di quella specialità. Era frequente l'esigenza di aumentare la dotazione di armi subacquee e degli Aerosiluranti per la segnalata uscita della flotta inglese, talora per rimpiazzare tempestivamente i siluri lanciati nei frequenti scontri aeronavali. I siluri venivano imbarcati, due/tre alla volta, sugli "S-82" in partenza dallo scalo di Capodichino, prossimo al silurificio di Baia (Napoli) e trasferiti in Sardegna, Sicilia, Egeo, Libia.

Nel 1941 un bombardamento inglese sull'aeroporto di Tripoli centrò un "S-82" da poco giunto con il suo carico di siluri che esplosero distruggendo altri velivoli. Il trasporto di siluri sulle basi operative proseguì per tutta la durata del conflitto. Nel solo 1942 ne vennero consegnati in volo 375.

La dislocazione dei reparti SAS sull'area laziale-umbra era voluta per garantire una posizione baricentrica, ancora lontana dall'offesa aerea nemica. Inoltre gli aeroporti romani erano ben collegati via superficie ai maggiori centri di rifornimento; infine i SAS si appoggiavano alle organizzazioni di manutenzione dell'Aeroporto del Littorio (Officine "Ala Littoria"), di Guidonia (Officine LATI) e di Ciampino (Squadra Riparazioni Aeromobili e Motori-SRAM).

Accanto agli "S-82" facevano la loro comparsa i nuovi trimotori metallici "FIAT G-12". In seguito sarebbe giunta una nuova versione militare del trimotore "S-75" che la SIAI produceva nel nuovo stabilimento di Iesi (Ancona).

Il settore che assorbì in massima misura l'attività dei S.A.S. fu quello dell'ASI. Avviato inizialmente per il rapido trasporto di complementi e di armi, il ponte aereo con la Libia e poi con Egitto e Tunisia, divenne sussidiario del traffico marittimo. Questo se era ben più consistente per capacità unitaria, di carico, era più esposto per i lunghi tempi di viaggio e per dimensioni dei vettori, all'offesa aeronavale avversaria.

Anche in Libia era stato formato un Gruppo Trasporti, il 145° su due Squadriglie, 604^a e 610^a, basato su "S-74" e "S-75" di provenienza civile e quindi disarmati. I "75" svolsero una intensa attività provvedendo anche, sull'aeroporto di Barce, ai lanci addestrativi dei due battaglioni di paracadutisti libici.

Un compito che il 145° assolverà fino all'abbandono italiano della Libia, fu il costante rifornimento dei presidii sahariani isolati in pieno deserto, soprattutto quelli del settore orientale tra il 1940 e l'inizio del '41: Giarabub, Cufra, Auenat. Questi ultimi due erano usati come campo-trampolino per gli "S-79" inviati di rincalzo in A.O.I.. Con l'offensiva britannica del dicembre '40 i presidii del deserto orientale furono accerchiati. Vennero continuamente riforniti con aviolanci dagli "S-75" del 145° Gruppo e dagli "S-82" del 149°. Giarabub resistette fino alla seconda metà del marzo 1941.

Primi ad atterrare a fianco delle colonne avanzanti per recapitare carburanti e lubrificanti, gli aerei da trasporto erano anche gli ultimi a lasciare i campi innanzi che venissero occupati dal nemico nelle ritirate. Il 5 febbraio '41 fu un quadrimotore "S-74" della 604^a Squadriglia a decollare dall'aeroporto della Berka mentre gli inglesi entravano a Bengasi.

Onere dei SAS fu lo sgombero dei civili. Quello dalla Cirenaica fu completato nel 1941. Complessivamente entro il luglio 1942 furono rimpatriati, via aerea, circa 40 mila profughi, gran parte anziani, donne, bambini. Dal 1942 anche la maggioranza dei prigionieri catturati in ASI fu trasferita in Italia nei voli di rientro.

Per sostenere il contrasto alla seconda offensiva britannica nell'autunno 1941 il ponte aereo riceve un sostanzioso incremento giornaliero. Ad esempio l'11 dicembre dai soli aeroporti romani decollano 107 "S-82" con uomini e rifornimenti per l'A.S.I.. Il "giro macchina" di una di queste

missioni è vario. Un "S-82" parte da Roma, imbarca a Lecce un carico di munizioni. Ridecolla, sbarca il materiale a Bengasi. Qui l'equipaggio ha l'ordine di trasportare carburante sulla striscia di El Mechili (Marmarica), atterrando sul *serir*. Nel volo di rientro sono trasportati a Lecce, nella stessa giornata, dei prigionieri inglesi. A sera l'aereo è nuovamente a Roma, "aggredito" dal personale tecnico per controllo ed eventuale ripristino dell'efficienza. Il giorno seguente l'aereo è pronto per altra missione.

Alta l'usura degli equipaggi e delle macchine. Furono migliorate ed ampliate le strutture di ispezione ed assistenza ai velivoli. per accordi con i comandi zionali furono dedicate alla manutenzione degli aerotrasporti le SRAM di Lecce e Castelvetro (Trapani) che erano gli scali ultimi rispettivamente per le tratte verso la Cirenaica e verso la Tripolitania. Oltre alla originaria SIAI furono incaricate numerose altre ditte per le grandi revisioni di "S-75", "S-81" ed "S-82".

Venne incrementato il numero dei piloti per i trasporti. Sul finire del 1941 ogni Stormo SAS disponeva di oltre 100 piloti e di 30/40 aerei efficienti. Erano previsti e rispettati adeguati turni di riposo per il personale, in relazione al tipo di missione effettuata. Alcune missioni duravano infatti anche 80 ore consecutive, comprese naturalmente le soste a terra.

Il 145° Gruppo, in Libia, ricevette alcuni "S-82" attrezzati anche per il bombardamento con l'aggiunta della gondola ventrale per il puntatore. Così furono eseguiti bombardamenti notturni su Alessandria e Suez e di giorno, spezzonamenti di colonne meccanizzate che attuavano colpi di mano nelle nostre linee penetrando dal deserto. Su questi mezzi gli "S-82" del 145° si spinsero anche ad eseguire mitragliamenti a bassa quota.

Il 15 febbraio 1942 "S-82" del 145° trasportarono a sud di El Mechili genieri tedeschi che effettuarono il minamento di una vasta zona. Il 13 aprile tre "S-82" erano impiegati per trasportare su un campo trampolino inglese "segreto", tra Derna e Giarabub, carabinieri, avieri e pionieri tedeschi con motocicli e mitragliatrici. In cielo vigilavano caccia tedeschi. I sabotatori fecero saltare i vasti depositi di carburante e munizioni predisposti sulla base.

Una parentesi a questo proposito per ricordare che, nel corso del conflitto "S-82" con equipaggi dei SAS effettuarono bombardamenti notturni su obiettivi lontani: Gibilterra, partendo dalla Sardegna; Alessandria (Egitto) e Haifa (Palestina) partendo da Rodi. Altri "S-82" eseguirono missioni belliche ma inquadrati nei reparti bombardieri.

Voli rilevanti dal lato aeronautico svolsero gli "S-75" a grande autonomia del Nucleo LATI. Partito da Guidonia il 7 maggio 1942, un "S-75 GA",

comandato dal tenente colonnello Amedeo Paradisi, atterrava a Bengasi da dove ripartiva alle 17,30 dell'8 diretto ad Asmara che sorvolava lanciando manifestini con la scritta "*ritorneremo !*". Dopo 28 ore di volo senza scalo, alle 21,35 del 9 l'aereo atterrava a Ciampino.

Un altro "S-75 GA" affidato al tenente colonnello Antonio Mascatelli, si portava a Shaporoshje, nella Russia occupata. Da qui decollava alle 18,00 del 1° luglio 1942 toccando terra a Pao Tow Chen, nella Cina tenuta dai giapponesi, dopo aver coperto 6.200 km, in 23 ore e 20' di volo. Il 3 luglio l'aereo è a Tokyo. Da qui ripartiva il 16 e rientrava a Roma, da Odessa, il 20 luglio. Il *raid* doveva essere il prologo per una linea quindicinale Italia-Giappone per la quale venivano messi a punto alcuni "G-12 RT" a lunghissimo raggio. Il divieto nipponico di sorvolare l'URSS con la quale Tokyo non era ancora in guerra, indusse a studiare una rotta meridionale più pericolosa essendo esposta all'intercettazione alleata. Il primo scalo sarebbe stato Rangoon (Birmania) munito di un potente radiofaro. ci furono ritardi nell'installazione ed i "G-12" attrezzati per un carico eccezionale di carburante vennero poi usati come cisterne per rifornire di benzina l'ASI, e di linea con il Giappone non se ne parlò più.

L'ultima impresa venne compiuta dai due "S-75 GA" del maggiore Giulio Cesare Villa e del capitano Max Peroli. I velivoli sono stati modificati con portelloni per il lancio di bombe. L'obiettivo è Gura, in mano alleata. È uno dei nodi della linea che dalla Costa d'Avorio giunge per nord fino al Cairo e ad est verso Iran e India per rifornire di velivoli i vari fronti. Gli "S-75" decollano da Rodi alle 06,45 del 23 maggio 1943. L'aereo di Peroli consuma troppo e lo costringe a puntare sull'obiettivo alternato di Porto Said, raggiunto dopo 11 ore e mezza di volo. Villa giunge su Gura illuminata a giorno e da 500 m. effettua il bombardamento dei piazzali stipati e degli *hangar*. Atterra a Rodi alle 6,45 del 24 maggio, dopo 24 ore di volo. Il successo della missione è in gran parte dovuto al rigoroso segreto nella preparazione e all'assoluto silenzio radio osservato, nonché alla quota bassissima tenuta nella fase iniziale, con la scorta di due coppie di "S-79" più in alto per ingannare i radar.

Tutte le missioni aeree dell'Asse, con quelle navali, erano a perfetta e anticipata conoscenza degli alleati a causa della cattura di codici e sistemi cifrati con cui si svolgevano le comunicazioni radio. La potente stazione "Alfa" del sistema "Ultra", installata a Malta era stata responsabile diretta delle intercettazioni di tanti convogli navali ed aerei sui quali gli inglesi sapevano tutto: scali, carichi, orari, consistenza, scorta, percorsi.

I primi tempi gli abbattimenti dei trasporti aerei italo-tedeschi erano stati casuali o dovuti all'abilità della caccia di Malta e dell'Egitto subito assistite dai radar. Accortezza nella scelta delle rotte, quote basse per sfuggire alla scoperta, ridussero a termini accettabili le perdite sempre dolorose. L'abilità dei nostri marconisti faceva sì che l'intenso traffico radio di Malta fosse utilizzato come riferimento dai nostri aerei. Le cose cambiarono con l'"Ultra" e con l'arrivo dei bimotori "Beaufighter" di buona autonomia, potente armamento e provvisti di radar.

Fu necessario mutare rotte e procedure. Per tenere Malta lontana fu utilizzato lo scalo di Lecce come capolinea dei voli per la Cirenaica. Con l'offensiva che portò nell'estate 1942 l'Asse ad El Alamein un altro capolinea SAS fu stabilito a Tatoi (Atene). Per i voli con la Tripolitania capolinea fu Castelvetro (Trapani), poi anche Sciacca (Agrigento) e infine Gerbini (Catania). Dalla Sicilia i convogli costeggiavano la Tunisia. Ma l'"Ultra" finì per rendere vane anche queste precauzioni.

Alla metà del 1942 la potenzialità dei SAS era ancora cresciuta raggiungendo i 310 velivoli. Erano andati perduti o radiati 90 aeromobili ma ne erano entrati in linea 160 nuovi.

Preoccupato per gli effetti delle perdite nel trasporto marittimo, lo stesso Mussolini diede disposizioni perché l'uso dei convogli navali venisse limitato ai materiali ed il trasferimento delle truppe fosse riservato al trasporto aereo. Fu così che nell'estate 1942 intere grandi unità furono traggiate in ASI a mezzo aerei. La "Folgore" da Tatoi e Lecce fu sbarcata in Libia ed avviata in Egitto con gli aerei del 145° Gruppo. Così furono portate in A.S.I. le Divisioni "Pistoia" e "La Spezia".

Il fronte egiziano venne rifornito dagli aerei SAS con continuità crescente. Particolarmente gravi furono le conseguenze dei plurimi affondamenti di petroliere per azione aeronavale alleata. Il carburante fu trasportato fin sulle linee dagli aerei italiani e con l'imponente concorso della *Luftwaffe*. Lo sforzo rispondeva solo in parte alle necessità, data la maggiore quantità di fluidi trasportabile con le petroliere. Per ovviare l'Aviazione germanica impiegò anche bombardieri che per il ridotto stivaggio trasportavano benzina ed olio in più maneggevoli lattine. I SAS si prodigarono durante tutta la ritirata da El Alamein a Tripoli e nello sgombero dalla Tripolitania verso la Tunisia nel frattempo occupata dall'Asse. Si dovette giocoforza rinunciare prima allo scalo di Tatoi e poi a quello di Lecce, concentrando il traffico per l'ASI sugli aeroporti siciliani ormai sotto massiccia offesa alleata. Con la caduta della Libia rientrò in Italia il 145° Gruppo che fu inquadrato nel 48° Stormo.

Con rapida risposta all'occupazione anglo-americana dell'Africa francese nord-occidentale, tra l'11 e il 13 novembre l'Asse sbarcò consistenti forze in Tunisia, più tardi raggiunte dai resti delle truppe in ritirata dalla Libia. Il mantenimento di quest'ultima testa di ponte africana riuscì ad impegnare gli Alleati per altri sei mesi e costò pesanti perdite umane e il dispendio di prezioso materiale. Il costante rifornimento di due armate e dell'aviazione italo-tedesca portò ad un vero e proprio olocausto delle unità della Regia Aeronautica e della Regia Marina. Il tratto tra Sicilia e Tunisia era più ridotto di quello per Tripoli. Ma era aumentata enormemente la capacità di intervento degli Alleati, oltre che da Malta, dagli aeroporti in Algeria e in Libia. Erano in servizio nuovi velivoli con più ampie capacità offensive: il bimotore americano "P-38", ad esempio, o l'inglese "Mosquito", potentemente armati e con eccellente raggio operativo.

L'11 novembre '42, quando già gli "Ju. 52" avevano occupato i principali aeroporti tunisini con truppe specializzate, i SAS trasferivano in Tunisia il 10° Reggimento Bersaglieri, la Divisione "Superga", unità speciali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica.

Enorme fu lo sforzo della *Luftwaffe* che, per sostenere la Tunisia concentrò in Italia Meridionale, in Sicilia e in Sardegna oltre 500 "Ju. 52" e decine di altri plurimotori. Mentre i SAS impegnavano gli scali di Castelvetrano, Sciacca e Gerbini, ai tedeschi fu assegnato lo scalo di Milo (Trapani) e quello di Decimomannu (Cagliari). Ai SAS fu possibile mettere in linea, sempre efficienti, un centinaio di plurimotori ricorrendo anche ai Nuclei Comunicazione. Nel momento più acuto del marzo '43 si impiegarono anche bombardieri "S-84" del 7° Stormo, nonostante lo scarso stivaggio che limitava il trasporto a quattro/cinque uomini. Lo stesso fecero i tedeschi facendo intervenire da Grosseto, da Capodichino, da Foggia intere formazioni di bombardieri "Ju. 88" ed "He. 111" che supplivano, con il numero alla scarsa capacità singola di carico.

Il Comando Supremo il 23 febbraio chiedeva allo S.M.R.A. ⁽²⁴⁾ un ulteriore sforzo per incrementare l'afflusso di rinforzi. La richiesta indicava la cifra di 24 mila uomini da trasportare con 2 mila t di armi, in 25 giorni volativi, con 35 aerei al giorno per 875 viaggi complessivi. Il C.S.A.S. incrementò i voli e riuscì a compiere, nel periodo indicato, 1.239 viaggi ma trasportò soltanto 19.723 uomini e 1.144 t di armi. La riduzione fu

(24) Nino Arena - *op. cit.*, Vol. IV.

causata dalla prioritaria richiesta di carburante soddisfatta con 203 mila litri trasportati. Furono anche trasportate 167 t di posta.

Nonostante la "fornace" di Stalingrado avesse richiamato in Russia molti reparti di "Ju-52", sempre altissimo fu il contributo della *Luftwaffe*. L'accresciuto "ponte aereo" provocò un'accentuata opposizione avversaria. Furono adibite all'attacco ai convogli aerei nuove masse di caccia, distruttori e bombardieri medi. In aprile il comando alleato lanciò l'operazione "Flax" per contrastare il trasporto aereo italo-tedesco. Fu quello un vero e proprio mese di sangue per l'Aviazione dell'Asse.

Gli aeroporti in Italia e in Tunisia vennero attaccati giorno e notte. Bassi sul mare per ridurre i settori d'attacco, serrate le formazioni per opporre il fuoco concentrato delle armi dorsali, i convogli aerei venivano assaliti da ondate di caccia cui tentavano di opporsi i più radi velivoli italo-tedeschi di scorta. Su queste formazioni compatte, a pelo d'acqua si avventavano i bombardieri "B-25" e "B-26" che con i loro ordigni provocavano alte colonne d'acqua che scompaginavano il procedere ala contro ala.

Gli aerei che avevano superato questa "tempesta" di fuoco erano "fatti a pezzi" sugli aeroporti di arrivo. La galleggiabilità dei plurimotori consentì spesso il soccorso dei naufraghi. Il tenente pilota Fabbricini fu abbattuto tre volte nel corso del mese ritornando puntualmente all'attività di volo. Il 15 aprile una formazione di 65 "Ju-52" perse il 70% dei suoi effettivi. Il 19 i SAS persero sul Canale di Sicilia 12 "S-82", tre "G-12" ed un "S-75".

Per razionalizzare l'ulteriore impiego degli aerotrasporti Superaereo emanava il 23 aprile una direttiva che stabiliva di osservare continue variazioni di orario nelle partenze; che le partenze sarebbero avvenute di giorno da Gerbini e di notte da Castelvetro. La quota doveva essere mantenuta tra gli 80 e i 100 m. Si dovevano stabilire collegamenti più immediati con la rete di radiolocalizzatori (radar) della Sicilia e della Tunisia in modo da avvertire tempestivamente gli aeroconvogli dell'approssimarsi di formazioni nemiche, variando opportunamente la rotta. Si presero misure per aumentare la consistenza delle scorte⁽²⁵⁾.

(25) U.S.S.M.A. - C.S.A.S. Relazione a S.M.R.A. sui trasporti aerei nell'area mediterranea dal 22 gennaio 1943 (caduta di Tripoli) al 20 luglio 1943 - Prot. 08406/OP3, 7/8/1943.

Ciononostante il logorio fu tale che al 4 maggio il numero degli aeromobili disponibili efficienti era scemato a 25, appena un sesto di quelli disponibili in marzo. Pure le missioni continuarono fino alla fine. Il 5, quattro "S-82" recano a Tunisi una compagnia di bersaglieri. Attaccati sul canale, soltanto il velivolo del tenente Setti atterra su una spiaggia presso Capo Bon. Sbarcati i soldati, Setti tra mille avventure riesce a far riparare il suo aereo e a decollare abilmente dalla spiaggia il 9 raggiungendo Castelvetro. Lo stesso giorno Tunisi è occupata. Ultima ad arrendersi in terra d'Africa è la 1^a Armata del generale Messe.

Durante la campagna di Tunisia i SAS hanno trasportato in 5.318 voli, 75 mila persone e oltre 5 mila tonnellate di carichi. Perduti un centinaio di aerei, 220 i Caduti.

Sull'Africa settentrionale tra il gennaio e l'aprile '43 furono lanciati con gli "S-82" nuclei di paracadutisti con l'intento di sabotare le vie di comunicazione alleate. Due ponti furono fatti saltare in Algeria dai paracadutisti del 10° Reggimento Arditi dell'Esercito.

L'azione più consistente fu condotta a metà giugno, da paracadutisti del 10° Reggimento e da quelli del Reparto Arditi Distruttori Regia Aeronautica (ADRA). La preparazione avvenne a Rimini sede del 45° Stormo SAS. L'uso frequente di trasmissioni radio allertò la cellula Ultra di Malta. Quando i Nuclei furono lanciati da 10 "S-82" in Algeria e in Libia, gli Alleati ebbero facile gioco nel contrastare l'azione. Quasi tutti i "Para" furono catturati. Soltanto due uomini dell'ADRA riuscirono a penetrare nell'aeroporto di Benina (Bengasi) dove fecero saltare una quindicina di bombardieri "B-24" americani e altri aerei. "Ultra" comunque aveva colpito ancora e i "nostri" allibirono quando appena fatti prigionieri si sentirono appellare per nome da chi li aveva catturati.

I SAS arroccati in Italia, dovevano ora provvedere soprattutto ai collegamenti con le isole. Più esposte Pantelleria e Lampedusa. A Pantelleria, per un guasto al desalinizzatore, fu necessario portare anche l'acqua. Duri colpi anche qui furono assestati dalla aviazione nemica soprattutto tra gli "S-81" del 18° Stormo.

Continuarono via Lecce e Tatoi, i collegamenti con l'Egeo soprattutto per ultimare lo sgombero dei nostri connazionali civili. Lo sbarco alleato in Sicilia vide gli "S-82" SAS impegnati in azioni di minamento degli aeroporti di Gela e Comiso mediante il lancio degli spezzoni 4 AR a scoppio ritardato. Su Catania furono lanciati, la notte del 18 luglio, viveri e

medicinali da bassa quota, direttamente sulla Villa Bellini in centro città. Furono effettuati lanci di sabotatori dietro le linee. I grandi bombardamenti alleati sulle regioni centro-meridionali ebbero per obiettivo anche gli aeroporti sede di reparti trasporto italo-tedeschi. Particolarmente gravi i due massicci attacchi al sistema romano, Littorio-Ciampino, che colpì duramente aerei e attrezzature dei SAS. Venne quindi deciso un arretramento degli Stormi T a Iesi, Fano e Ferrara; sin da maggio il 45° era stato spostato a Rimini.

Il possesso della Sicilia aveva avvicinato ancor più la minaccia alleata. I collegamenti con la Sardegna erano praticamente limitati al trasporto aereo. Già tra il 22 giugno e il 20 luglio erano stati compiuti con l'isola 2.348 voli con circa 30 mila passeggeri e oltre 1.700 t di carichi. Tra l'altro era intenso il trasporto verso le basi di raddobbo in Italia di fusoliere, ali e motori di caccia "Macchi MC-202" (26).

Si volava di giorno e di notte, sotto la protezione della caccia di base in Sardegna e sulle coste laziali. Significativa in proposito una lettera che il maggiore Giuseppe Novelli indirizzava al C.S.A.S. commentando la non osservanza delle norme da parte di quegli equipaggi (27): *"Non è possibile assicurare le scorte quando la formazione si allunga per 15 km, tanto che dall'altezza dell'ultimo non si vedeva il primo. Gli apparecchi volano a quota assai bassa, alcuni a tre o quattro metri sull'acqua lasciando scie di oltre tre km. Nessuno degli apparecchi ha fatto il giro sul campo di Cerveteri. Vogliate scusarmi Comandante se vi sembrerò un po' seccante: è solo per il bene degli equipaggi del S.A.S."*

Nella circolare che a seguito emanava, il generale Matricardi, Comandante dei SAS sosteneva: *"le perdite subite negli'ultimi tempi, l'afflusso di personale nuovo e poco addestrato, ha influito indubbiamente sull'alto grado di addestramento raggiunto dagli equipaggi dei S.A.S. con le partenze dalla Tunisia dai campi di Sgiacca e Castelvetro"*.

È evidente come l'usura del personale e le difficoltà del rimpiazzo, con la necessità di addestrare frettolosamente i nuovi complementi provocassero uno scadimento professionale. Era una conseguenza degli eventi che avevano portato alla conquista del "dominio dell'aria" da parte alleata.

(26) U.S.S.M.A. - Lettera del maggiore Pilota Giuseppe Novelli Comandante del 24° Gruppo Autonomo Caccia - Venafiorita (Sassari).

(27) U.S.S.M.A. - C.S.A.S. Circolare 08727/094 - 23 agosto 1943 del Comandante S.A.S. a tutti i reparti dipendenti e ai Nuclei Comunicazione.

La superiorità aerea degli avversari non impedì tuttavia che fino all'ultimo gli equipaggi dei trasporti compissero le loro rischiose missioni.

Molti dei superstiti di quelle vicende sarebbero poi stati i protagonisti della ripresa aviatoria in Italia e segnatamente della rinascita e dell'affermazione della nostra aviazione di linea.

In poche cifre il consuntivo dei SAS e dei Nuclei Comunicazione: 65 mila km percorsi in volo, con 75 mila viaggi e 300 mila ore volate, trasportando 730 mila uomini e 49 mila tonnellate di materiali, 3.500 di posta, 15 mila di bagagli.

I Caduti furono 666 e 472 i velivoli perduti o radiati. Un contributo che per i dati di volo vede quella dei Trasporti al primo posto tra tutte le Specialità della Regia Aeronautica nella 2^a guerra mondiale.

I RIFLESSI DELLE OPERAZIONI NELLO SVILUPPO DELLA REGIA AERONAUTICA

ANDREA CURAMI

Il 14 novembre 1941 al generale Francesco Pricolo subentrava il generale Rino Corso Fougier nella carica di sottosegretario e capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Nelle parole di Pricolo, le cause dell'avvicendamento erano da ricercarsi unicamente nei contrasti personali che lo opponevano al generale Ugo Cavallero, capo dello Stato Maggiore Generale, e a Galeazzo Ciano⁽¹⁾. Il genero di Mussolini fornisce una indiretta conferma di tale affermazione scrivendo nel suo diario:

15 Novembre — Cambio della guardia all'Aeronautica. Era ora. Pricolo aveva dato molte delusioni e si era sempre rivelato uomo gretto, invidioso e meschino. Lo sostituisce Fougier che, almeno, è simpatico ed è un vero pilota: non un dirigibilista. {...}

18 Novembre — Una cosa grave. Bismarck ha detto ad Anfuso che all'Ambasciata di Germania c'è un certo allarme, poiché si è saputo che Pricolo è stato allontanato dal Governo per la sua opposizione alla venuta di Kesselring in Italia. Ciò è falso di sana pianta. E Bismarck, messo alle strette, ha dichiarato — sotto il vincolo del più assoluto segreto — che la notizia era stata data a Rintelen da Cavallero. Non c'è bisogno di commenti: questo fatto basta a provare chi è Cavallero. La sola verità è ch'egli si era litigato, per ben altra ragione, con Pricolo e che ha così voluto buttargli addosso un'altra palata di terra⁽²⁾.

(1) Cfr. in tal senso Francesco Pricolo, *La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale novembre 1939-novembre 1941*, Milano, Longanesi, 1971, passim, ma soprattutto pp. 393-401.

(2) Galeazzo Ciano, *Diario 1937-1943*, a cura di Renzo De Felice, Milano, Rizzoli, 1980, pp. 557-558.

La giustificazione formale per il provvedimento, sollecitato da Cavallero, sembra sia stata fornita dalle continue dilazioni frapposte alla partenza per l'Africa settentrionale dei nuovi caccia "Macchi C. 202", da tempo dichiarati pronti per l'impiego nelle relazioni periodiche a Mussolini. In tal senso il 20 novembre 1941 il Capo di S.M.G. inviò una relazione al Duce, ove si parlava di «*effettiva disobbedienza del generale Pricolo agli ordini ricevuti dal Comando Supremo*»⁽³⁾ che aveva «*messo le nostre forze in Libia in condizioni di minore efficienza nel preciso momento in cui, come io avevo ripetuto e vivamente ammonito, si è manifestata in Cirenaica una importante iniziativa nemica contro di noi*».

Anche Emilio Canevari, notoriamente vicino al generale Valle, argomenta sulle cause dell'avvicendamento, fornendo altre spiegazioni di carattere puramente tattico e strategico. Nel suo volume *La guerra italiana*, la sostituzione è giustificata ricordando presunte carenze nell'azione di comando del generale Pricolo, quali:

- mancanza di cooperazione con le altre forze armate;
- accentramento in Superaereo delle direttive per ogni iniziativa anche delle minori unità;
- mancanza di reciproco addestramento con le altre forze armate;
- errori di indirizzo;
- errori di impiego;
- errori di preparazione⁽⁴⁾.

Non ci interessa approfondire questo argomento sia per la parzialità delle fonti consultate, sia per la nostra sensazione che il mutamento al vertice fosse il riflesso non delle operazioni belliche, ma, bensì, di una guerra intestina condotta all'interno dei palazzi romani.

(3) La relazione (conservata in A.C.S., S.P.D., carteggio riservato) è stata pubblicata integralmente, ma con differenti criteri di uniformazione, in Nino Arena, *La Regia Aeronautica, 1939-1943*, 4 voll., 1941 *L'anno della riscossa*, vol. II, Roma, U.S.S.M.A., 1982, pp. 37-39 e in Giuseppe Bucciante, *I generali della dittatura*, Milano, Mondadori, 1987, pp. 205-207. Un sunto della relazione, contenente tuttavia la gravissima affermazione riportata, anche in Ugo Cavallero, *Diario 1940-1943*, a cura di Giuseppe Bucciante, Roma, Ciarrapico, 1984, pp. 259-260, che corregge l'errore di data in Id., *Comando supremo. Diario 1940-43 del Capo di S.M.G.*, Rocca S. Casciano, Cappelli, 1948, pp. 151-152, ove le medesime annotazioni del diario vengono attribuite, senza possibilità di dubbio, al 14 novembre, data del passaggio di consegne.

(4) Emilio Canevari, *La guerra italiana. Retroscena della sconfitta*, 2 voll., Roma, Tosi, 1949, vol. II, pp. 493-495.

Riteniamo, invece, più interessante verificare in quale modo la Regia Aeronautica seppe adeguarsi alle nuove esigenze che la guerra propose nel 1940-1941. È nostra opinione che gli esempi più significativi di tali tentativi di trasformazione siano da ricercarsi nelle direttive riguardanti la guerra aeronavale, i rapporti con le industrie aeronautiche nazionali e l'addestramento.

L'Operazione *Roma*

Uno dei problemi che il sottosegretario all'Aeronautica si trovò ad affrontare ai primi di gennaio del 1941 fu la decisione del capo del Governo di far riprendere gli studi per la trasformazione in portaerei di squadra del transatlantico *Roma*, in disarmo nel porto di Genova.

Si vuole, dai più, che tale decisione venisse presa dopo l'insuccesso di Capo Matapan (28 marzo 1941)⁽⁵⁾. In realtà, probabilmente in seguito anche all'attacco al porto di Taranto (11-12 novembre 1940)⁽⁶⁾ e alla battaglia di Capo Teulada (27 novembre 1940), Mussolini, in una riunione del Consiglio dei ministri del 7 gennaio 1941, affermava:

{...} devo deplorare di non aver dato corso al mio proposito di costruire la portaerei; ma tutta l'Aeronautica, con lo Stato Maggiore in testa, era contraria sostenendo l'inutilità di questo tipo di navi in Mediterraneo. Ora si vede chi aveva ragione⁽⁷⁾.

Se è vero che l'opposizione dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica, ma non solo di esso in quanto vi era una forte corrente contraria anche nella Regia Marina e non trascurabili erano i problemi di bilancio, fece abortire i vari progetti di portaerei studiati fra le due guerre mondiali, l'atteggiamento di Pricolo e dell'Aeronautica nel 1941 fu tutt'altro che ostile alla costruzione di unità di tal tipo.

Sulla base dei documenti potuti esaminare, risulta priva di ogni fondamento l'affermazione, che ancora recentemente è capitato di leggere, secondo la quale i ritardi nella trasformazione dei transatlantici *Roma* e *Augustus* sarebbero stati causati dall'opposizione dell'Aeronautica.

(5) Nello scontro furono affondati gli incrociatori pesanti *Zara*, *Fiume*, *Pola* e i due cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci*.

(6) Gli aerosiluranti inglesi, lanciati dalla portaerei *Illustrious*, misero fuori combattimento le tre navi da battaglia *Littorio*, *Cavour* e *Duilio*.

(7) Riprendiamo la citazione da Francesco Mattesini, «I retroscena sulla costruzione della prima portaerei italiana», in «Il Giornale d'Italia», 14 marzo 1987, p. 24. Si veda anche Alberto Santoni, «La mancata risposta della Regia Marina alle teorie del Douhet. Analisi storica del problema della portaerei in Italia», in Aniello Gentile (a cura di), *La figura e l'opera di Giulio Douhet*, atti del convegno, Caserta, Società di storia patria di Terra di Lavoro, 1988, pp. 257-269.

Il 20 gennaio 1941 Supermarina inviò a Superaereo, e per conoscenza allo S.M.G., la seguente lettera ⁽⁸⁾:

Il Duce ha ordinato di provvedere d'urgenza alla trasformazione del transatlantico ROMA in nave portaerei.

Il tempo previsto per la trasformazione dell'unità è di dodici mesi. Il Duce ha però disposto che i lavori siano accelerati al massimo in modo di avere la nave pronta in otto mesi.

In conseguenza di quanto sopra codesto Superaereo dovrebbe disporre per quanto ha attinenza ai reparti di volo da imbarcare sull'unità in questione le cui caratteristiche relative al servizio aereo saranno all'incirca le seguenti:

velocità massima nodi 28;

ponte di volo m 218 × 27 (in corrispondenza dell'isola la larghezza sarà non minore di 20 metri);

aviorimessa superiore m 150 × 1 × 6;

aviorimessa inferiore m 157 × 18 × 4.

Si prospetta l'opportunità di fare al più presto una riunione dei rappresentanti degli Stati Maggiori dipendenti per stabilire le direttive da seguire nella costruzione della nave e nella costituzione dei reparti aerei, e successivamente di nominare una commissione tecnica interministeriale per risolvere con continuità le questioni di dettaglio.

La risposta del generale Pricolo è datata 28 gennaio 1941 ed in essa viene dichiarato che la Regia Aeronautica avrebbe posto «*urgentemente allo studio il problema di realizzare un tipo di velivolo rispondente allo scopo*», mentre si accettava la proposta della costituzione della Commissione mista ⁽⁹⁾.

Gli studi di trasformazione riprendevano quelli esaminati il 27 luglio 1936 dal Comitato Progetto Navi, che già prevedevano l'utilizzo dei due transatlantici della Società di Navigazione Italia ⁽¹⁰⁾, progetti temporaneamente abbandonati per il tempo e il costo necessari, dovendosi

(8) A.U.S.A.M., fondo GAM 18 b.302. La lettera è stata pubblicata in Antonio Pelliccia, *Il periodo epico dell'aeronautica (1923-1933)*, Roma, Veant, 1985, p. 233.

(9) *Ibidem*. Cfr. A. Pelliccia, *op. cit.*, p. 235.

(10) Secondo Giancarlo Garelo («Organizzazione Roma», in *Interconair Aviazione e marina*, n. 94, novembre 1972, pp. 78-81) si pensò anche alla trasformazione del Rex e del Conte di Savoia, ma l'idea venne scartata preferendo preservare le moderne unità per la «ripresa dei traffici marittimi nel dopoguerra».

sostituire anche l'apparato motore per adeguare le prestazioni dei mercantili alle esigenze militari⁽¹¹⁾. Non diversamente a quanto avvenuto nel 1936, il 27 gennaio 1941 Supermarina revocò l'ordine di requisizione del *Roma*⁽¹²⁾ e il giorno successivo l'ammiraglio Riccardi informò Mussolini con un promemoria che nelle parole di Francesco Mattesini è così riassunto:

In esso [promemoria], per la trasformazione del *Roma* in nave portaerei, erano rappresentati un insieme di problemi tecnici, ed era portato ad esempio il fatto, per convalidarli, che anche i tedeschi, per gli stessi motivi, erano in notevole ritardo nella costruzione della loro GRAF ZEPPELIN.

In definitiva, come ha scritto Alberto Santoni in "*Storia illustrata*" di dicembre 1984, Supermarina, rinnovando, «*dimostrazioni di scarssissimo entusiasmo... nei confronti di un progetto la cui sollecita soluzione avrebbe dovuto essere di preminente interesse*», giustificando la sua opposizione con la «nessuna esperienza» nella realizzazione di navi portaerei, e «*delle necessità di dover eseguire numerose esperienze e tentativi prima di introdurre in servizio tutti i materiali occorrenti*», concludeva: «*Sorge evidente l'alternativa se sia opportuno eseguire una affrettata trasformazione del transatlantico quando si ha la certezza di dover impiegare un tempo notevolmente maggiore per rendere efficiente il mezzo approntato*»⁽¹³⁾.

Reca, quindi, la data successiva del 2 febbraio, la lettera a firma dell'ammiraglio Inigo Campioni, sottocapo di Stato Maggiore della Regia Marina, in cui si informava laconicamente Superaereo che Mussolini aveva ordinato «*di sospendere i lavori per la trasformazione del piroscalo ROMA in nave portaerei*»⁽¹⁴⁾.

(11) Carlo De Risio, *Tempesta sul ponte di volo*, Roma, ADN Kronos, 1987, p. 87. Si veda, anche, Erminio Bagnasco, *La portaerei nella Marina italiana. Idee, progetti e realizzazioni dalle origini ad oggi*, Roma, supplemento della «Rivista Marittima», dicembre 1989, pp. 52-53. Per la costruzione dei velivoli imbarcati vennero interessate la Caproni e i C.R.D.A.. Nel 1939 la società armatrice, visti i buoni risultati della *Augustus*, decise di trasformare in motonave il *Roma*, ordinando all'Ansaldo i nuovi gruppi motore (cfr. Giorgio Pelizzoni, «R.N. *Aquila* la portaerei italiana incompiuta», in «Rivista Marittima», a. CXXII, maggio 1989, p. 96).

(12) E. Bagnasco, *op. cit.*, p. 57.

(13) F. Mattesini, «La trasformazione del transatlantico *Roma* in nave portaerei *Aquila* in «Il Giornale d'Italia», 17/5/1987, p. 11.

(14) A.U.S.A.M., fondo GAM 18 b.302.

Gli organi tecnici continuarono tuttavia a sviluppare gli studi per una portaerei di scorta richiedente trasformazioni meno radicali allo scafo e alle sovrastrutture. Nella nuova versione, il *Roma* avrebbe dovuto essere pronto in solo in dieci mesi, non necessitando né della sostituzione dell'apparato motore, né dell'adozione del sistema di frenatura e degli ascensori in quanto i velivoli, parcheggiati sul ponte di volo, avrebbero dovuto atterrare su impianti aeroportuali a terra.

L'infelice risultato dell'operazione Gaudo-Matapan (28 marzo 1941) sembra abbia fatto riesaminare il problema. Tuttavia, anche se l'ammiraglio Angelo Iachino si dilunga nel ricordo del rapporto sull'esito dello scontro tenuto al Capo del Governo, presenti l'ammiraglio Riccardi e il generale Guzzoni, non risulta che, dopo quelle note frasi pronunciate da Mussolini il 31 marzo, l'argomento sia stato affrontato con la celerità dichiarata⁽¹⁵⁾. Infatti, solo il 21 giugno successivo il Comando Superiore dell'Aviazione della Regia Marina portò a conoscenza di Superaereo il nuovo progetto di trasformazione del *Roma*, piccola evoluzione degli studi allora in corso per costruire una portaerei di scorta⁽¹⁶⁾. Dai verbali delle riunioni del Capo di Stato Maggiore Generale risulta, infine, che l'argomento venne posto all'ordine del giorno solo il 9 luglio 1941⁽¹⁷⁾, presenti l'ammiraglio Riccardi, il generale Pricolo e il generale Sigismondi, responsabile della Direzione Generale Costruzioni Navali e solo in quell'occasione iniziò un primo sommario esame delle necessità connesse con la costruzione e soprattutto con l'armamento della nave.

(15) Secondo l'ammiraglio Iachino, Mussolini avrebbe detto: «È necessario insomma che le forze navali in mare siano sempre accompagnate da almeno una portaerei». Ed ancora: «Ho dato ordine al mio Capo di Stato Maggiore Generale di provvedere subito a far costruire una nave portaerei, e sono sicuro che la potremo avere presto, probabilmente in un anno» (cfr. Angelo Iachino, *Gaudo e Matapan*, Milano, Mondadori, 1947 (I ed. 1946), pp. 187-188).

(16) A.U.S.A.M. GAM 18, b.302.

(17) Antonello Biagini-Fernando Frattolillo (a cura di), *Verbali delle riunioni tenute dal capo di SM Generale*, vol. II, Roma, U.S.S.M.E., 1983, pp. 74-75. Il verbale della riunione, anche in A.U.S.A.M. GAM 18, b.302, è stato, successivamente, pubblicato integralmente, con lievi differenze di uniformazione, in A. Pelliccia, *op. cit.*, p. 388. Notiamo una singolarità: nel corso della riunione si accennò ai velivoli da utilizzare e nel verbale è chiaramente indicato il Re. 2000. Tuttavia il 19 aprile 1941 lo SMA aveva ordinato alle Reggiane 50 Re. 2001 OR per un importo di

Vi è chi ha visto nella somma di questi ritardi il prosieguo dell'opposizione della Regia Aeronautica ad un'aviazione navale. I documenti non confermano, come già detto, queste ipotesi e rimane il fatto che l'*Aquila*⁽¹⁸⁾ non venne costruita secondo gli schemi semplificati della primavera del 1941, ma bensì secondo quelli più complessi che prevedevano una portaerei di squadra, con ulteriore dispendio di tempo e energie. Inoltre solo il 22 novembre 1941 si riunì la commissione mista dei due S.M. per l'esame delle «*varie questioni di carattere aeronautico relative alla portaerei ROMA, al fine di definire l'attività dei vari Enti Centrali interessati*»⁽¹⁹⁾.

segue nota

L. 26.000.000 (cfr. ACS, MA (1943), b.32, f. 2.I.5, *Forniture passate alle varie ditte costruttrici dall'inizio della guerra ad oggi*, s.l., maggio 1943). A tale primo ordinativo, seguirono due ulteriori lotti di 60 velivoli per un importo di L. 31.200.000 ciascuno, commessi rispettivamente il 29 gennaio e il 25 febbraio 1943 alle Regiane (*ibidem*). Una conferma di ciò in A.U.S.A.M., SIOS, b.154, *Situazione commesse velivoli di serie*, serie di tabelle mensili riportanti i velivoli in commesso e i collaudi, ove alla data del 31 dicembre 1942 risultavano in ordine i 50 Re. 2001 OR, prima accennati, assieme a 10 Re. 2001 OR *Allenamento*. Le tabelle confermano i due successivi ordini di 60 velivoli in gennaio e febbraio, e permettono di sapere che nel mese di giugno 1943 vennero presi in carico dall'amministrazione militare 9 Re. 2001 alleggeriti da addestramento, mentre la commessa totale dei velivoli imbarcati venne ridotta di 26 esemplari in luglio, riducendo a 144 gli aeroplani di tal tipo ancora in ordine. Alcune perplessità nascono sia dal fatto che la denominazione «Operazione Roma» (O.R.) venne stabilita nella riunione del 22 novembre 1941 (cfr. infra), sia dall'esame della *Situazione generale finanziaria n. 26 al 1 ottobre 1941* (A.U.S.A.M., SIOS, b.209) ove si desume che fra le cifre accantonate sul capitolo 54 bis «Assegnazione straordinaria Esigenza R (Guerra)» vi erano L. 22.500.000 per l'acquisto di 50 "Re.2000" imbarcati. Un'ulteriore conferma proviene dalla *Situazione generale degli aeromobili*, redatta mensilmente dalla Direzione Generale dei Servizi del Materiale e degli Aeroporti, ove alla data del 30 novembre 1941 risultavano in ordine 50 "Re. 2000" imbarcati (cfr. A.U.S.A.M., b. *Situazioni generali degli aeromobili*). Non sappiamo se la commessa del 19 aprile 1941 abbia inizialmente riguardato i "Re. 2000" e poi sia stata trasformata con un atto aggiuntivo per un pari numero di "Re. 2001", ovvero se la scarsità di motori DB 601 abbia suggerito l'opportunità di modificare l'ordine dei "Re. 2001" in un pari numero di "Re. 2000".

- (18) Il nuovo nominativo *Aquila* venne assegnato il 10 febbraio 1942 (cfr. lettera in quella data del Comando Superiore Aviazione per la R. Marina, A.U.S.A.M. GAM 18, b. 302).
- (19) *Ibidem*, Verbale della riunione tenuta presso lo S.M.-I.S.T.E.M. il 22 novembre 1941-XX per l'esame della "Organizzazione Roma".

In quell'occasione si affrontò il problema dell'istituzione di un campo scuola dotato di due piste di atterraggio perpendicolari tra loro, in modo da sfruttare l'unica fune freno disponibile. Le due piste avrebbero dovuto essere costruite con una larghezza pari a quella del ponte di volo e con sentieri luminosi, identici a quelli previsti, per permettere l'addestramento notturno. Altra questione toccata era quella della catapulta, non disponibile e che avrebbe costretto i piloti ad esercitarsi al decollo solo sulla *Miraglia*, con «notevole e complesso lavoro necessario per il trasporto dei velivoli sulla nave». Il problema, tuttavia, non era solo logistico, come potrebbe sembrare, in quanto la soluzione di lancio italiana riprendeva quella cervellotica tedesca ove gli aerei, a carrello chiuso, venivano depositati sul carrello di lancio che scorreva su di un binario, similmente a quanto veniva fatto per gli idrovolanti imbarcati. La soluzione costringeva quindi a radicali modifiche strutturali della fusoliera tanto per l'installazione del gancio, quanto per gli aggrappamenti necessari per il particolare sistema di decollo, richiedendo quindi nuovi studi per il centraggio dei velivoli, che risultavano quindi notevolmente differenti dalle corrispondenti versioni terrestri. Inoltre i velivoli dovevano anche:

[...]

- 4) *possedere eventuali predisposizioni per la galleggiabilità;*
- 5) *avere possibilmente le predisposizioni per ricevere un gancio elettrico centrale per bomba da 500 kg e due ganci elettrici alari per bombe fino a 200 Kg. Tali ganci potranno servire eventualmente anche per reggere serbatoi supplementari carburante;*
- 6) *avere le quattro armi in caccia previste: due cal. 12,7 e due cal. 7,7;*
- 7) *avere bretelle tipo tuffo con vincolo a disposizione del pilota per il bloccaggio del corpo durante l'atterraggio sul ponte;*
- 8) *possedere il cruscotto tipo "Re.2000" grande autonomia, per grande navigazione (strumenti giroscopici);*
- 9) *essere forniti di sistema di imbragatura per il sollevamento del velivolo a bordo della nave e degli attacchi per ancoraggio al suolo o al pavimento;*

[...]

- 14) *avere predisposizioni per l'alloggiamento di viveri di riserva tipo Marina;*
- 15) *avere il cuscino battello di dotazione;*
- 16) *avere la rotella di coda bloccabile;*
- 17) *avere la messa in moto normale;*
- 18) *possedere serbatoi con tappo per ricevere il doppio tubo di rifornimento (tipo tedesco);*

- 19) *avere attitudine a ricevere le cappe dei preriscaldatori ad aria per facilitare la messa in moto;*
- 20) *per quanto riguarda le installazioni R.T.F. e R.D.G. si constata che essendo prevista sull'aereo la stazione ad onde corte B. 30 T col radiogoniometro RG 42 ad onde medie, risulta difficile poter organizzare l'assistenza all'aereo dalla nave. Infatti questa non può emettere segnali in onde medie, come sarebbe necessario per il radiogoniometro del caccia, per non far rilevare al nemico la propria posizione. Ne può facilmente radiogoniometrare la posizione dell'aereo per essere questo provvisto di stazione ad onde corte. La Commissione stabilisce che il problema sia esaminato e risolto in altra sede fra i rappresentanti dello Stato Maggiore, dell'Ufficio Centrale delle Telecomunicazioni e di Marina, considerando se del caso un sopralluogo in Germania allo scopo di conoscere i metodi impiegati;*
- 21) *per quanto riguarda l'emissione di cortine fumogene, viene stabilito sia conveniente attrezzare due "Re. 2001" da adibire esclusivamente allo scopo. La realizzazione viene devoluta alla Direzione Generale delle Costruzioni in accordo con l'Ufficio Centrale Armamento⁽²⁰⁾.*

Come si vede, non pochi e neppure trascurabili erano i problemi tecnici da risolvere per i velivoli navalizzati, e più che logica sembra la stima di almeno due anni per la messa a punto del più complesso aeroplano con ali ripiegabili.

Risulta, quindi, un puro esercizio mentale argomentare sul come sarebbero cambiate le operazioni militari, sia per il modesto numero di velivoli dalla ridotta capacità offensiva che si sarebbe potuto imbarcare, sia per i lunghi tempi richiesti dal loro approvvigionamento⁽²¹⁾. Riteniamo, tuttavia, utile riassumere alcune opinioni al riguardo.

(20) *Ibidem.*

(21) Non a caso la *Royal Navy* dovette ricorrere agli alleati americani per rimpiazzare gli obsoleti velivoli imbarcati. A partire dall'estate del 1940 la Grumman fornì 1.123 caccia "F3F Wildcat" ("Martlet" per gli inglesi), mentre la Brewster costruì 198 caccia "F2A Buffalo" e 750 bombardieri "SB2A Buccaneer" (ordinati nel luglio 1940 con la denominazione di Bermuda). La Vought, invece, fornì nello stesso periodo 50 bombardieri in picchiata "SB2U Vindicator" ("Chesapeake" per gli inglesi). Lo sviluppo del "Supermarine Seafire" (già "Sea Spitfire") e del "Hawker Sea Hurricane" era iniziato alla fine del 1939, ma per vari motivi, tecnici compresi, i primi "Spitfire" navalizzati con gancio d'arresto, ma ancora con ali fisse e non previsti per il lancio con catapulta arrivarono ai reparti nell'ottobre del 1942. La versione con ali ripiegabili e rinforzi per la catapulta effettuò il primo volo l'8 giugno 1943.

Alberto Santoni, pur ricordando che la *Mediterranean Fleet* rimase senza portaerei dal maggio 1941 all'armistizio, sottolinea come la guerra al traffico marittimo e il controllo delle vie di comunicazione del Mediterraneo dal 1940 al 1943 venne svolta dagli inglesi partendo sempre da basi terrestri. Aggiungeremmo noi che il possibile effetto «destabilizzante» di una portaerei «o almeno una lanciaerei» italiana sarebbe potuto essere tale nell'ipotesi di un'utilizzazione della nave, armata e pronta in ogni sua componente, secondo tattiche e strategie dissimili da quelle seguite nell'impiego delle nostre corazzate. In caso diverso, nella migliore delle ipotesi, sarebbe risultata una scomoda, corta e inutile pista aeroportuale attraccata ora in questa, ora in quella piazza marittima. Con nuove tattiche più spregiudicate e dai risultati proficui, sono, tuttavia, da valutare attentamente le contromisure inglesi che probabilmente avrebbero tolto all'*Aquila* il suo primato, confinandola prima o poi in qualche bacino di carenaggio.

Per tale motivo, infatti, i tedeschi sospesero la costruzione della *Graf Zeppelin*, giudicando l'operazione troppo onerosa in rapporto ai modesti risultati ottenibili da una sola unità contro la flotta inglese.

Il dibattito si è, poi, sempre soffermato sul problema navale, trascurando la componente aeronautica, sia dal punto di vista degli equipaggi, sia del materiale di volo e di appontaggio.

L'addestramento dei piloti richiedeva un altissimo numero di ore di volo⁽²²⁾, ma tempo ancor maggiore, come già detto, era necessario per sviluppare un efficiente velivolo imbarcato per le diverse installazioni richieste. In una precedente nota si sono accennate le difficoltà inglesi, ma potremmo ricordare quelle francesi, le commesse dei quali furono dirottate in Gran Bretagna dopo la capitolazione, ed il fatto che anche la *Luftwaffe* acquistò nel 1933-34, tramite la copertura della *LuftHansa*, 5 "Vought V-85G Corsair" plurimpiego e 2 caccia "Curtiss F11 C-2", che costituivano allora l'armamento di prima linea delle portaerei statunitensi⁽²³⁾,

(22) Si pensi ai piloti navali giapponesi che arrivavano ai reparti con un minimo di 800 ore di volo di addestramento (cfr., ad es., R.J. Overy, *The air war 1939-1945*, New York, Stein & Day, 1985, pp. 382-401).

(23) È singolare notare come la storia ufficiale della Chance-Vought Aircraft Division (Gerald P. Moran, *Aeroplanes Vought 1917-1977*, Temple City, Historical Aviation Album, 1978) informi laconicamente della vendita in questo modo: «1934 saw the "V-85G" "Kurier" mailplane sold to Deutsch LuftHansa. The German airline used six for catapult ma il service from the liners *Bremen and Europa*». I verbali del centro sperimentale di Travemünde parlano di un solo *Kurier* (c/n 1.073 omologato civile D-IDIT) in uso alla *LuftHansa*, mentre tutti gli altri velivoli vennero utilizzati per esperienze di lancio a bordo (cfr. *E-Stellen Travemünde und Tarnowitz*, voll. II e III, Steinebach-Wörthsee, Luftfahrtverlag Axel Zuerl, s.d., *passim*).

a dimostrazione di problematiche particolari e di esperienza non facilmente trasferibile⁽²⁴⁾.

Le richieste della Commissione italiana prefiguravano un aereo che poco avrebbe avuto in comune con il "Re. 2001", sostituito dal "Re. 2000" nei piani di sviluppo prefigurati nella riunione dello S.M.G. del 9 luglio 1941, ma mancava tanto un vero aereo d'attacco o silurante⁽²⁵⁾, quanto un biposto da ricognizione e assalto ed un addestratore. Inoltre non si devono trascurare le difficoltà italiane, ma anche della Germania e di altre nazioni, nel mettere a punto un sistema di appontaggio, ovvero sia il gancio nella sua forma e collocazione in fusoliera, sia il sistema di frenatura sulla nave.

Nel febbraio-marzo 1943 vennero condotte sull'aeroporto di Perugia-Sant'Egidio⁽²⁶⁾ le prime prove di appontaggio simulato. Lo "Ju 87 Stuka", portato da Travemünde, venne danneggiato dagli stessi tedeschi per il violento contraccolpo sopportato dalla fusoliera all'aggancio. Male pure andò al "Saiman 200", proposto dalla R.A. come addestratore. Si legge nel verbale:

Il gancio batte contro il fondo in legno della fusoliera, per cui dopo 3 prove di rullaggio si è conficcato dentro.

Per quanto tempo continueranno a resistere il carrello relativamente debole e il ruotino di coda alle superiori sollecitazioni negli atterraggi frenati, appare incerto.

Per questi ed altri motivi, i tecnici tedeschi giudicavano il velivolo «*inadatto all'addestramento preliminare agli atterraggi frenati per cacciatori*». Il FIAT "G.50" navalizzato non veniva neppure provato, in quanto «*respinto dagli italiani, non soddisfacendo la qualità come velivolo da portaerei*».

Solo il "Re. 2001", presente in due esemplari con diversi sistemi di aggancio, risultava come caratteristiche di volo «*forse addirittura migliore del "Bf 109 T"*», ma nella corsa di atterraggio il velivolo presentava «*una grande tendenza al cappottamento*». L'esemplare con il gancio a sbalzo mancava

(24) Anche l'industria giapponese fece ricorso all'esperienza statunitense e la Vought, già ricordata per le vendite alla *Luftwaffe*, si trovò nuovamente al centro di infuocate polemiche per la cessione, nel luglio 1937, del prototipo V-143, alcune particolari soluzioni tecniche del quale furono trovate sul notissimo caccia navale Mitsubishi A6M Reisen.

(25) Nel 1942 si indissero nuovi concorsi per velivoli imbarcati e si parlò della trasformazione del Reggiane "Re. 2005" in caccia-bombardiere e del "Re. 2001" e del FIAT "G. 55" in siluranti. Questi ultimi vennero effettivamente costruiti in tale versione, ma privi di ogni installazione atta all'imbarco.

(26) Per l'opposizione dello S.M.A. che preferiva Ravenna ad Orvieto, aeroporto scelto dalla Regia Marina, la pista sperimentale venne costruita a Perugia (cfr. A.U.S.A.M. GAM 18, b.302).

più volte il cavo, a causa della non appropriata posizione del ruotino di coda rispetto al gancio stesso, mentre l'altro velivolo, con il gancio sistemato in fusoliera prima del ruotino di coda, aveva la parte inferiore della fusoliera danneggiata dall'impatto, come pure il ruotino. Dopo la sostituzione di due forcelle del ruotino, le prove venivano sospese. Comunque non venivano risparmiate critiche alla forma del gancio, che venne sostituito con uno detto, «Martlet» dal nome del caccia navale americano in uso agli inglesi.

Critiche venivano pure avanzate ai piloti, *«abituati a toccar terra ad alta velocità di atterraggio, per cui non si è raggiunta la posizione su tre punti»* prima del cavo.

Concludeva il rapporto tedesco:

L'addestramento ha dimostrato che, per operare velivoli da portaerei, sono necessari piloti effettivamente buoni e ben maturi⁽²⁷⁾.

I rapporti con l'industria aeronautica

Si è spesso parlato di *«incerta ed in taluni casi confusa politica d'indirizzo aeronautico data dal Ministero alle industrie»*,⁽²⁸⁾ accennando all'incapacità di disciplinare la produzione su pochi modelli aggiornati, imponendo un regime di sub-commesse che permettesse di sfruttare tutte le forze produttive.

È, forse, opportuno ricordare che già dal marzo 1940 esisteva una speciale commissione composta dai responsabili di tutti gli organi tecnici della R. Aeronautica e presieduta da Pricolo stesso, il cui scopo era quello di *«eseguire collegialmente l'esame delle più importanti questioni, tra cui in specie quelle relative al programma sperimentale, e al programma delle ordinazioni in serie di apparecchi e motori»*⁽²⁹⁾. Le perplessità, quindi, da più parti sollevate investono direttamente l'operato di questa commissione.

(27) La traduzione del verbale tedesco, datato 31 marzo 1943, in *Aerofan*, n. 4/81, pp. 18-21. Il verbale è stato parzialmente ripubblicato da Sergio Govi, *Il caccia "Re. 2001"*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, 1982, a cui rinviamo per altre notizie sulla produzione dei "Reggiane" per l'«Organizzazione Roma».

(28) Nino Arena, *La Regia Aeronautica 1940-1943*, vol. II, 1941, *Il secondo anno di guerra italiana. L'anno della riscossa*, Roma, U.S.S.M.A., 1982, p. 660.

(29) Cfr. A.U.S.A.M., b. *Verbali riunioni dei Generali di SA, Verbale*, 20 marzo 1940, 67 pp. dattiloscritte num..

Acriticamente, si potrebbe rispondere citando i risultati del 1941 e ricordando che in quell'anno la produzione di velivoli fu la più alta del quadriennio 1940-1943 raggiungendo i 3.503 esemplari⁽³⁰⁾, malgrado un disastroso mese di gennaio durante il quale vennero costruiti solo 174 apparecchi, 70 dei quali dei tipi scuola e collegamento.

Due fatti tuttavia emergono dalle statistiche mensili del 1941. In primo luogo, è evidente un'inversione di tendenza che dal bimestre febbraio-marzo, mesi in cui si superò il tetto dei 400 velivoli prodotti, portò il gettito mensile a decrescere con continuità fino a dicembre, attestandosi da luglio su valori inferiori ai 250 velivoli.

Ragionando, poi, per categorie di apparecchi, si nota che tale derivata negativa era ottenuta riducendo drasticamente le commesse di velivoli non utilizzabili bellicamente, ovvero quelli da addestramento e di tipo vario e, quasi a conferma delle critiche prima citate, la disponibilità di tale capacità produttiva rimaneva inutilizzata, non corrispondendo ad un progressivo incremento nella produzione dei velivoli da bombardamento, da caccia o da ricognizione⁽³¹⁾.

Sulla necessità di ridurre la produzione di velivoli da «allenamento» e da «turismo», secondo la denominazione allora in uso, pensiamo che nessuno, oggi, possa criticare lo S.M.A. tenendo conto che al 31 gennaio 1941 esistevano in totale 2.361 velivoli da addestramento, 1.760 dei quali «efficienti al volo», e 105 velivoli da turismo, 87 dei quali efficienti⁽³²⁾.

Sul fatto che si potesse facilmente riconvertire la produzione di alcune industrie aeronautiche, riteniamo opportuno proporre alcune considerazioni.

(30) Utilizziamo qui i dati proposti da Giuseppe Santoro, *L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, 2 voll., Milano-Roma, Esse, 1966 (I ed. 1966), vol. II, p. 480. Nel 1940 erano stati prodotti nei 12 mesi 3.257 velivoli, 1.111 dei quali da scuola e da collegamento da confrontare con i 953 costruiti nel 1941.

(31) Tanto in Germania quanto in Gran Bretagna, nel biennio 1940-41, si ridusse progressivamente la produzione dei velivoli da addestramento e di tipo vario, ottenendo, tuttavia, un consistente incremento nella produzione di caccia e bombardieri. Si veda M.M. Postan, *British War Production*, Londra, H.M.S.O., 1952, pp. 484-485 e Williamson Murray, *Luftwaffe*, Baltimora, The Nautical & Aviation Publishing Company of America, 1983, p. 101, per la produzione dei due belligeranti.

(32) A.U.S.A.M., b. *Situazioni generali degli aeromobili*. Alla medesima data risultavano in commessa 96 velivoli da turismo (fra i quali 75 "FN 315" e 12 "SAI 7") e 592 aeroplani da allenamento (fra di essi 148 "Avia FL3", 144 "Saiman 202", 125 "Saiman 200" e 70 "Ca. 164").

Una prima difficoltà da affrontare era quella della formazione di maestranze addestrate alle costruzioni metalliche e dell'approvvigionamento di macchine utensili adatte a tali lavorazioni. La maggior parte dei velivoli che non si voleva più produrre erano, nel migliore dei casi, di costruzione mista e, a differenza di quanto è stato spesso scritto, la lentezza con cui venne avviata la produzione del "Cant. Z. 1018" dipese proprio dal fatto che i C.R.D.A. ebbero non poche difficoltà a passare «dalla lavorazione in legno» a quella metallica, analogamente alla I.M.A.M., e proprio per tale motivo si continuò ad ordinare loro bombardieri "Cant. Z. 1007 bis" per consentire *«l'impiego della maestranza specializzata nel legno»* ⁽³³⁾.

D'altronde si stabilivano ulteriori commesse per i bimotori "Ca. 313", perché in tal modo *«oltre ad assicurare la continuità di produzione alla ditta Caproni Taliedo ed A.V.I.S., [si] risolverebbe anche in parte la crisi di lavoro cui andrà incontro l'Isotta Fraschini che costruisce i motori necessari»* ⁽³⁴⁾. Era, quindi, non trascurabile il fatto che comunque alle singole ditte venisse garantita la continuità di lavoro, indipendentemente dalla qualità del prodotto fornito.

Tuttavia, nell'ipotesi inverosimile che alcune di queste fabbriche si fossero adattate a nuove costruzioni, sarebbe emerso il problema dell'insufficiente produzioni di motori da utilizzare sul maggior numero di cellule prodotte.

E a tale esigenza non poteva certo rispondere l'Isotta Fraschini, fermamente ancorata ai propri motori dalle men che mediocri prestazioni, e neppure il grandioso stabilimento dell'Alfa Romeo San Martino di Pomigliano d'Arco dal quale si attendevano per il luglio del 1941, a più di due anni dal primo ordine, i primi esemplari del motore Daimler-Benz 601. E proprio agli enormi ritardi dell'Alfa Romeo si deve la progressiva diminuzione della produzione di velivoli da caccia nel secondo semestre 1941, in quanto le nuove costruzioni erano tutte basate sul motore tedesco, che gli alleati stentavano sempre più a fornire.

A maggior chiarimento del ristretto campo di manovra in cui poteva muoversi lo Stato Maggiore, possiamo anche ricordare un increscioso fatto capitato proprio nel 1941.

Riproduciamo integralmente l'«*appunto per il Duce*» inviato da Pricolo il 10 dicembre 1940 ⁽³⁵⁾:

(33) A.U.S.A.M., b. *Verbali riunioni dei Generali di SA, Verbale*, 27 marzo 1941.

(34) *Ibidem*.

(35) A.U.S.A.M., *Carte Pricolo*, appunto per il Duce, 10 dicembre 1940 (copia).

Vi sono noti, Duce, gli inconvenienti verificatisi sui motori Piaggio e i provvedimenti eccezionali adottati da questo Ministero per il rigoroso controllo della produzione Piaggio-Pontedera.

Dalla verifica di un motore sottoposto a prove speciali è risultato che la Ditta, durante la prova di omologazione al banco, aveva, nascostamente e rompendo i sigilli della R. Aeronautica, sostituiti alcuni organi essenziali del motore, per sottrarsi agli accertamenti della Commissione, incaricata del controllo. Denunziati i fatti, per competenza al Sottosegretariato Fabbricazioni di Guerra, questi ha comunicato che dall'inchiesta tecnica, eseguita dagli organi della R. Aeronautica, emergono gli estremi per la denuncia della ditta al Tribunale Speciale.

Il predetto sottosegretariato ha anche prospettato, lasciandone la decisione a questo Ministero, l'opportunità che per considerazioni di ordine: industriale (pregiudizio alla produzione bellica), sociale (crisi di un organismo di circa 7.000 operai), politico (date le attuali contingenze), si possa adottare un provvedimento di minor rigore richiedendo alla ditta la punizione dei diretti responsabili, ammonendo severamente i dirigenti ed imponendogli l'assunzione di un condirettore di piena fiducia del Ministero dell'Aeronautica.

I fatti contestati alla Ditta Piaggio sono di tale gravità da richiedere comunque un provvedimento di grande rigore che serva di esempio e richiami anche le altre industrie ad un maggior senso di responsabilità e patriottismo.

Sottopongo pertanto a Voi, Duce, la questione per le determinazioni circa l'adozione di uno dei due provvedimenti nei riguardi della Ditta Piaggio.

Il motore risottoposto a controllo fiscale era un "Piaggio P. XI bis" preso dalla produzione di serie, modello già da tempo omologato per l'uso sui nuovi velivoli da bombardamento ma il cui funzionamento in reparto aveva dato luogo a numerosi inconvenienti. Grazie alla corrispondenza trasversale con l'interessato Galeazzo Ciano, che in qualità di ministro degli Affari Esteri nulla aveva a che vedere con la produzione di motori della Piaggio per doveri di ufficio, sappiamo delle decisioni di Mussolini:

...
Ho sottoposto al Duce la scelta tra i due provvedimenti proposti e il Duce ha ordinato l'adozione del secondo provvedimento.

Attualmente detto provvedimento è in corso di attuazione e alla ditta verrà imposta assunzione di un condirettore di piena fiducia del Ministero dell'Aeronautica ⁽³⁶⁾.

(36) *Ibidem*, da Francesco Pricolo a Galeazzo Ciano, prot. n. 88491, Roma, 13 dicembre 1940 (copia).

Nulla, tuttavia, cambiava e il 2 aprile 1941 il Centro Polizia Militare del Comando dei Carabinieri Reali della Regia Aeronautica inviava un nuovo rapporto a firma del comandante ten. col. Ugo Luca⁽³⁷⁾. I fatti dichiarati erano, nuovamente, di un'estrema gravità: rottura delle giranti del compressore, le prime di costruzione Alfa Romeo, a causa di un difetto di stampaggio e successiva grossolana operazione di aggiustaggio; «*allo scopo di portarle a misura per sopperire a deficienze di altezza e naturalmente per evitarne lo scarto*»; ingranaggi fuori tolleranza; «*nella dentatura esterna e nel foro centrale con dentatura Stub*»; rigature negli occhi delle bielle dovute a «*strappature di materiale causate durante lo smontaggio dello spinotto non a regola d'arte e possono causare inviti alla rottura*»⁽³⁸⁾.

E a nulla servirono le contestazioni degli ufficiali dell'U.S.T., preposti al controllo della produzione, in quanto proprio quel generale «*di piena fiducia del Ministero*», con argomentazioni del genere «*È ora di finirla di guardare troppo per il sottile i decimi e i centesimi*» e «*Ma non avete ancora capito che tanto la guerra la fanno i tedeschi*», riusciva di evitare con un certo successo lo scarto delle parti incriminate.

Di fronte, quindi, alla constatazione della funzione «erariale» dalle commesse, Pricolo prese una decisione pilatesca, che mirava a troncare la continua questua di inutili ordini:

L'Ecc. Pricolo rileva la convenienza che le ditte minori siano assorbite dalle ditte di grande potenzialità non potendo l'Amministrazione Aeronautica seguire tante piccole attività, che non danno un apprezzabile contributo all'organizzazione generale dell'industria aeronautica. Le grandi ditte debbono assorbire queste attività e farle funzionare come proprie succursali nelle località dove, per ragioni di decentramento sono attualmente ubicate.

La Commissione condivide pienamente tale punto di vista e interessa la Direzione Generale delle Costruzioni a porre urgentemente allo studio un piano per l'assorbimento delle ditte minori da parte delle ditte di grande potenzialità⁽³⁹⁾.

(37) Ugo Luca, poi promosso generale, fu nominato responsabile del «Comando forze repressione banditismo», organo militare creato in Sicilia nel 1949 dopo la soppressione dell'Ispettorato di Pubblica Sicurezza per la Sicilia. Sul fatto, fra gli altri, cfr. Annibale Paloscia, *I segreti del Viminale*, Roma, Newton Compton, 1989, *passim*.

(38) A.U.S.A.M., *Carte Pricolo*, da Comando dei Carabinieri Reali della Regia Aeronautica a Segreteria particolare sottosegretario di Stato Ministero Aeronautica, prot. n. 2206, Roma, 2 aprile 1941.

(39) A.U.S.A.M., b. *Verbalì riunioni dei Generali di SA, Verbale*, 24 giugno 1941.

Nel tentativo, poi, di superare le difficoltà frapposte dalle aziende alla riproduzione di velivoli non da loro progettati, lo S.M.A. decise unilateralmente di ridurre, uniformandoli, i diritti di licenza da riconoscere alla ditta detentrica del progetto. Si stabilì che per i velivoli bellici doveva essere corrisposto il 4% del costo dell'aereo per i primi 200 esemplari prodotti, il 3% per i successivi 100, decadendo ogni diritto dal 301° velivolo. Analogamente per i motori aeronautici le redevances si applicavano nella stessa misura ai primi due lotti di 300 propulsori.

Con singolare coincidenza temporale, nell'estate del 1941 l'operato di Pricolo iniziò ad essere oggetto di critiche sempre più aperte e, similmente al suo predecessore Valle dopo le iniziative di costui verso l'industria tedesca e americana ⁽⁴⁰⁾, venne sostituito.

A maggior commento della netta sensazione di ristretti margini di manovra e di decisioni preordinate, stralciamo, a puro titolo di esempio, alcune discussioni sulle commesse da passare alla FIAT.

[dal verbale del 27 marzo 1941]

Cr. 42 - Le commesse in corso non risultano sufficienti ad assorbire la capacità produttiva dell'Aeritalia.

L'Ecc. il generale Pricolo rileva che la Ditta Aeritalia è in crisi non solo per velivoli da caccia, ma anche per quelli da bombardamento.

Il generale Bruno osserva che la crisi è più grave per i velivoli da caccia.

L'Ecc. il generale Pricolo rileva che sul velivolo "G. 55" non si può fare alcun conto per una produzione di serie in quanto la sua realizzazione è molto lontana.

L'Ecc. il gen. Bernasconi rende noto che è stato provato in volo, con buoni risultati, il "Cr. 42" con motore Daimler-Benz, si è però riscontrato che il velivolo non è del tutto a punto ed è un po' veloce in atterraggio.

Il generale Bruno fa presente che la possibilità di passare ad una eventuale costruzione in serie dei "Cr. 42 D. B." va anzitutto esaminata in relazione alla produzione del motore Daimler-Benz in Italia.

L'Ecc. il generale Bernasconi prospetta anche una eventuale soluzione del "Cr. 42" con motore A. 76.

(40) Si pensi all'acquisto del progetto del Daimler Benz "DB 601" (gennaio 1939), all'ammissione di motori americani, francesi e tedeschi ai bandi di concorso per motori da 1.500 cv, da 500 cv e da 300 cv (I semestre 1939) e al ventilato accordo con la Boeing, per la riproduzione del "B. 17" (I semestre 1939).

Il generale Bruno ha motivo di ritenere che la stessa ditta non abbia ulteriore intenzione di procedere alla messa a punto dell'A. 76. Il "Cr. 42 D.B." potrebbe interessare in quanto si riferisce impiego in Colonia ed eventualmente anche — dopo opportuna trasformazione — come apparecchio da ricognizione biposto. Presa in esame la questione dei "Cr. 42", l'Ecc. il generale Pricolo, rilevato che in definitiva i "Cr. 42" — salvo un limitato impiego per la caccia notturna — passeranno alle Scuole quali velivoli di passaggio, chiede la situazione attuale dei "Cr. 32" e dei "Cr. 42".

Il generale Maceratini comunica che attualmente si ha un totale di circa 235 "Cr. 32" e 600 "Cr. 42".

L'Ecc. il generale Pricolo, tenuto conto che il quantitativo suddetto è già rilevante, ritiene che non si possano effettuare ordinativi di "Cr. 42" si dichiara più propenso al "Cr. 42" con motore Daimler Benz.

L'Ecc. il generale Bernasconi propone di togliere alla Breda la produzione dei "Re. 2001" e di assegnarla all'Aeritalia che impiegherebbe le attrezzature in corso di approntamento presso la Breda. In tal caso occorrerebbe ordinare alla Breda un congruo quantitativo di "MC. 202".

...

La Commissione determina che alla ditta Aeritalia siano ordinati da 100 a 150 "Cr. 42 bis" — motori D.B. — subordinatamente alla conferma delle caratteristiche del velivolo ed alla disponibilità di produzione ed importazione del motore Daimler-Benz.

La Commissione determina inoltre che la Direzione Generale Costruzioni metta allo studio la possibilità o meno di assegnare la riproduzione del "Re. 2001" alla Aeritalia anziché alla Breda assegnando a quest'ultima una certa commessa di "MC. 202" in attesa che la ditta Breda sia orientata per la riproduzione di un altro tipo di velivolo.

[dal verbale del 24 giugno 1941]

Il gen. Bruno rende noto che per la mancata disponibilità dei motori D.B. 601, non può essere confermata all'Aeritalia la commessa dei 150 "Cr. 42" con motori D.B. predisposta nell'aprile u. s. e che occorre quindi prevedere una commessa di velivoli da caccia all'Aeritalia per evitare crisi di lavoro.

L'Ecc. il gen. Santoro prospetta l'opportunità di colmare tale crisi di lavoro assegnando alla FIAT una congrua commessa di "Br. 20", utili alla linea.

Il gen. Bruno osserva che effettuando tale assegnazione si eliminerebbe solo parzialmente la crisi perché trattasi di colmare la linea di lavoro della produzione caccia ben distinta da quella del bombardamento. Ravvisa l'opportunità di esaminare se si possano commettere altri "Cr. 42" con "A. 74" o "G. 50".

L'Ecc. Pricolo esamina la situazione dei "Cr. 42" esistenti e rileva che dato il forte quantitativo in dotazione, la linea non necessiterebbe di tali velivoli. L'Ecc. Bernasconi prospetta l'opportunità di assegnare alla FIAT la realizzazione del "Re. 2001" col nuovo motore D.B. 605 ed assegnandole anche la riproduzione di una congrua serie.

...

La Commissione determina quanto segue:

- per necessità di produzione industriale assegna all'Aeritalia la commessa di circa 30-40 "Cr. 42" e altrettanti "G. 50", in sostituzione dei 150 "Cr. 42"/D.B. 601 già previsti;*
- l'Aeritalia incrementi la produzione di velivoli da bombardamento e trasporto utilizzando, nei limiti del possibile, le maestranze esuberanti alla produzione velivoli caccia;*
- sollecitare l'approntamento del "Re. 2001"/D.B. 605;*
- annullamento della commessa "Re. 2001", già conferita alla Breda, e passaggio delle relative attrezzature all'Aeritalia, ciò in previsione di un'eventuale serie "Re. 2001"/D.B. 605 da commettere all'Aeritalia stessa dopo la realizzazione del prototipo.*

[dal verbale del 13 ottobre 1941]

La Commissione passa a considerare i velivoli "G. 50" e "Cr. 42".

Il gen. Bruno fa presente che, agli effetti della produzione e delle necessità industriali delle ditte che li costruiscono, occorrerebbe prevedere altri ordinativi di tali apparecchi.

L'Ecc. il gen. Santoro ritiene che il "G. 50" non dovrebbe più costruirsi a meno che non vi siano necessità industriali e ritiene che i "Cr. 42" possano ancora essere utili sul mare e per il volo a tuffo.

L'Ecc. il gen. Pricolo nei riguardi del "Cr. 42" informa che gli inglesi, in occasione dei recenti vittoriosi successi conseguiti dagli aerosiluranti italiani nel Mediterraneo Centrale contro forze navali inglesi, hanno espresso la loro meraviglia per la forte autonomia dei caccia di scorta ("Cr. 42") e per la migliorata tattica di attacco seguita dai siluranti.

Il gen. Bruno ricorda anche i favorevoli rapporti pervenuti sul "G. 50" dalla Finlandia.

L'Ecc. il gen. Bernasconi che sul "G. 50" condivide il parere contrario dell'Eccellenza Santoro, spiega il rapporto favorevole pervenuto dalla Finlandia con lo scarso livello dei termini di confronto (Morane e Brewster). Riferisce poi che l'Addetto Aeronautico a Bucarest ha formulato una richiesta per conto della Romania, intesa ad aver un centinaio di apparecchi del tipo Arado dalla

Germania; non disponendo questa di tale tipo di apparecchi, la Romania intenderebbe allora prendere in esame i "G. 50" mono e biposti che l'Italia potrebbe fornire assicurandosi così la continuità di lavoro alle ditte FIAT e C.M.A.S.A..

L'Ecc. il gen. Pricolo condivide tale parere.

Il gen. Bruno fa presente l'opportunità di non rinunciare del tutto alla capacità della Ditta FIAT di produrre una cinquantina di caccia al mese perciò, per riempire la linea di lavoro dell'Aeritalia sarebbe necessaria ancora una commessa di almeno 250 caccia.

...

La Commissione tenuto conto delle necessità della linea di lavoro Fiat, determina di ordinare ancora 125 "Cr. 42" e 125 "G. 50"; essi dovranno essere consegnati con cadenza il più possibile ridotta mentre la ditta farà passare gradualmente le maestranze alla lavorazione del "Br. 20 bis" e del "G. 12". Nei riguardi della caccia dopo l'espletamento della fornitura dei 125 "G. 50" e 125 "Cr. 42" la Fiat potrà avviarsi alla costruzione del "G. 55" con D.B. 605, nel caso di risultato favorevole del prototipo, o, eventualmente, riprodurre l'"MC. 205".

L'addestramento dei piloti

Nel corso dell'ultimo trimestre del 1940 lo Stato Maggiore Aeronautica emanava due successive direttive riguardanti l'impiego dei mezzi aerei in generale e la aviazione da caccia ⁽⁴¹⁾.

In entrambe le circolari si parte dalla comune constatazione del fatto che non sempre l'impiego *«dei mezzi aerei è stato aderente a quei criteri di razionale economia, a cui deve ispirarsi ogni forza armata, specie quando, come nel caso dell'Aeronautica, non può contare sulla piena disponibilità di reintegro dei materiali di volo e delle scorte logistiche»* ⁽⁴²⁾. A proposito della caccia si aggiungeva, poi, che l'accettare il combattimento *«anche quando le proporzioni numeriche sono di netto svantaggio»*, mentre da un lato *«testimonia le alte qualità morali e professionali del personale navigante»*, dall'altro *«comporta dolorose perdite in uomini e velivoli, non sempre proporzionate a quelle inflitte al nemico; perdite tanto più sentite, in quanto le difficoltà ed il tempo occorrenti per formare piloti*

(41) A.U.S.A.M., b. Carte Pricolo. Le due circolari recano, rispettivamente, il titolo *Direttive d'impiego*, prot. n. 00672, 28 settembre 1940, e *Direttive per l'impiego della caccia*, prot. n. 04975, 13 dicembre 1940.

(42) Così nella prima circolare del 28 settembre 1940, *cit.*.

addestrati e le capacità produttive delle ditte aeronautiche non consentono di avere una adeguata riserva di personale e di materiale, tale da far fronte con tempestività ai necessari reintegri, ove questi dovessero superare i limiti imposti dalle attuali condizioni»⁽⁴³⁾.

Sulle difficoltà di reintegro si è già accennato, parlando sia dei problemi di riconversione delle industrie minori, sia prospettando le esigenze che la politica governativa obbligava in modo diretto o *indiretto* (si ricordi il caso Piaggio) a soddisfare.

Appare, tuttavia, un nuovo elemento perturbante che col tempo sembra superare le già note difficoltà logistiche e di approvvigionamento di velivoli. Già al settembre 1940 si alludeva chiaramente alla mancanza di piloti di squadriglia, pur abbondando gli aeroplani, come già visto, per farli addestrare.

Aggiungeva lo Stato Maggiore della R. Aeronautica il 12 agosto 1941, emanando la circolare 5/5000 avente per oggetto la *«costituzione dei gruppi complementari presso i reparti»*:

All'inizio della guerra, per il particolare carattere con cui questa si presentava, per la presunta probabilità di una non sua lunga durata, e per la necessità di compiere subito il massimo sforzo con tutti i mezzi disponibili, questo Stato Maggiore si è trovato costretto a schierare su numerosi fronti, dalle Alpi Occidentali all'A.O.I., tutti i reparti disponibili. Tale schieramento totale, nella previsione di una breve durata delle ostilità, che non avrebbe portato alla necessità di avvicendamento di reparti, avrebbe potuto essere alimentato dal gettito delle scuole e dal personale di riserva.

Sono note le vicende della guerra, che hanno portato a una forte usura di personale in A.O.I., in A.S.I. e in Albania, mentre il gettito dei piloti delle scuole e della riserva si è dimostrato insufficiente, per vari motivi, a reintegrare le perdite, e ad assicurare la quantità di personale necessario per mantenere ed incrementare l'efficienza dei reparti.

Infine i piloti della riserva, nella quasi totalità, per insufficiente addestramento, invece di essere di pronto impiego, hanno avuto bisogno di un lungo periodo di istruzione, cosa che ha intralciato il funzionamento delle scuole, diminuendone il gettito.

Le scuole di pilotaggio, a loro volta, hanno dato un gettito inferiore al previsto, sia per la riconosciuta necessità di aumentare le ore di volo di istruzione com-

(43) Cfr. la circolare del 13 dicembre 1940, *cit.*

prendendo per esempio nei programmi il volo strumentale, sia per la mancanza di materiale in dipendenza del difficoltoso approvvigionamento delle materie prime, e della necessità di dare la precedenza al reintegro dei velivoli dei reparti in linea.

L'esperienza bellica ha inoltre dimostrato che il personale proveniente comunque dalle scuole, piloti e specialisti, necessita di un ulteriore periodo di addestramento presso i reparti stessi, allo scopo di affinarne le qualità e di affiatarlo con gli equipaggi di volo.

È ovvio, però, che i reparti in linea non possono curare l'addestramento di elementi non ancora formati, sia per non sottoporre a gravosa usura i velivoli che devono essere tenuti in perfetta efficienza per le azioni belliche, sia per le locali restrizioni di volo in relazione all'offesa nemica e alle esigenze operative nostre.

Il personale che viene inviato presso i reparti in linea deve perciò essere già perfettamente addestrato, in modo da poter dare sicuro affidamento dopo qualche volo di ambientamento e di affiatamento eseguito in normali azioni belliche.

Tenere in sedi di schieramento piloti e specialisti non in grado di partecipare ad azioni belliche, oltre a costituire un peso per il proprio reparto, costituisce per l'arma una grave perdita di preziosi elementi che vengono per lungo tempo abbandonati a loro stessi, o comunque non utilizzati nella loro specialità, perdendo quel poco di addestramento che avevano acquisito alle scuole, difficilmente recuperabile dopo lungo periodo di inattività, mentre, se opportunamente inquadrati, potrebbero in breve raggiungere la capacità sufficiente per essere inclusi negli equipaggi idonei all'impiego bellico.

Per quanto sopra i comandanti di reparto, quando dalla normale sede di pace devono trasferirsi alla sede di schieramento, devono basare il computo del personale non già rigidamente sui numeri stabiliti negli organici per il reparto stesso, ma in relazione al numero di apparecchi efficienti e al numero di equipaggi prontamente impiegabili.

Attualmente i reparti dalle loro sedi di pace partono per le sedi di schieramento al gran completo, portando al seguito un'infinità di personale assolutamente inutile, sia per non lasciare propri elementi nella sede che abbandonano definitivamente, sia per previdenza, onde crearsi una riserva di personale proprio che li garantisca da tutte le necessità della sede di schieramento.

Questo sistema porta alla dispersione del personale che, non impiegato nelle sue specifiche attribuzioni, non addestrato e non perfezionato per impossibilità materiale in zone di operazione, dopo breve tempo non costituisce più una riserva dei reparti, ma diventa un peso passivo, e quando si rendono necessari dei complementi per mantenere l'efficienza della linea, bisogna richiedere personale ai comandi superiori.

Da ciò deriva quella continua affannosa e gravosa richiesta di personale a tutti i vari reparti, che rende disorganico il loro inquadramento, che ne menoma le qualità e incide dannosamente sullo spirito dei reparti come complesso, e sul morale dei singoli che, continuamente trasferiti da un reparto all'altro, oltre a subire un disagio materiale, non riescono a raggiungere con i compagni di reparto quell'affiatamento che è fattore primo di alto rendimento⁽⁴⁴⁾.

Il documento è di una chiarezza estrema nell'analisi dei problemi che assillavano le squadriglie ed è probabilmente originato anche da una latente situazione di delusione per la scarsità di avvicendamenti ai reparti, con turni operativi molto lunghi per la mancanza di piloti addestrati.

Per avere un'idea delle dimensioni del fenomeno abbiamo tentato di analizzare la composizione del ruolo naviganti, ovvero dei piloti, durante il 1941. I dati che abbiamo trovato sono estratti dalle relazioni trimestrali redatte dalla Direzione Generale del Personale Militare 1° Reparto, 2^a Divisione, redatte per l'esigenza amministrativa di suddividere il personale a seconda delle indennità percepite e delle destinazioni.

Rimandando alla tabella in appendice per i dati analitici, riassumiamo qui il confronto con gli equipaggi disponibili per azioni belliche all'inizio dei quattro trimestri analizzati.

	1 gennaio 1941				1 aprile 1941			
	*	A	B	C	*	A	B	C
Bombardamento		1108	571	252		1017	538	208
Caccia		728	728	137		647	647	140
Av. aus. R.E.		434	434	10		406	406	7
Av. aus. R.M.		298	149	65		316	158	65
Av. Imbarcata		12	12	0		18	18	0
TOTALI	5235	2580	1894	464	5077	2404	1767	420

	1 luglio 1941				1 ottobre 1941			
	*	A	B	C	*	A	B	C
Bombardamento		1043	538	208		920	482	277
Caccia		647	647	140		857	857	398
Av. aus. R.E.		406	406	7		316	316	2
Av. aus. R.M.		316	158	65		302	151	47
Av. Imbarcata		18	18	0		16	16	0
TOTALI	4816	2430	1767	420	5088	2411	1822	724

(44) A.U.S.A.M., circolare n. 5/5000, 12 agosto 1941 (a stampa).

Nella colonna B sono riportati gli equipaggi disponibili per azioni belliche a quella data, mentre nella colonna C gli equipaggi utilizzabili per azioni notturne. La colonna A è invece una nostra elaborazione ottenuta moltiplicando gli equipaggi per il numero di piloti previsti per il tipo di velivolo impiegato, ovvero due piloti per ogni equipaggio da bombardamento (esclusi i tuffatori) e dell'Aviazione Ausiliaria della Regia Marina, un solo pilota per i tuffatori e tutte le altre specialità⁽⁴⁵⁾. La colonna indicata con l'asterisco è la somma degli ufficiali e sottufficiali piloti che alla medesima data erano ai reparti combattenti, quale si può desumere dalla tabella in appendice. Si nota immediatamente il fatto evidenziato dal generale Pricolo nella sua circolare, ovvero che solo il 50% dei piloti ai reparti era idoneo a formare equipaggi operativi.

In secondo luogo, si vede come le scuole non fossero in grado di fornire un gettito sufficiente ad incrementare il numero di piloti, ma solo a ripianare le perdite. Tenendo conto che nel periodo esaminato il numero di velivoli bellici in carico ai reparti, compresi quindi anche gli aeroplani inefficienti, era circa pari al numero di equipaggi, si evidenzia come i piloti che arrivavano in squadriglia dalle scuole o dalla riserva molto difficilmente riuscissero a completare il loro addestramento⁽⁴⁶⁾.

Necessaria era, quindi, la decisione di creare i «gruppi complementari», dipendenti da ogni stormo, così da creare delle unità addestrative dipendenti dai reparti combattenti, ma dislocate in territorio nazionale e non gravando il personale di squadriglia anche dell'incombenza dell'addestramento operativo.

Senza apparente spiegazione rimane, tuttavia, il fatto che col passare dei mesi la percentuale di ufficiali piloti ai reparti andasse via via diminuendo passando dal 52,5% del totale in gennaio al 43,5% dell'ottobre, mentre i quadri del ruolo naviganti avevano subito un incremento dell'8,9%

(45) I dati sono desunti dalla *Situazione giornaliera efficienza bellica velivoli ed equipaggi* alla medesima data. La raccolta completa delle tabelle giornaliere in A.U.S.A.M..

(46) Gli aspiranti piloti dopo 60 ore di addestramento alle scuole di primo periodo, venivano avviati a quelle di secondo periodo dove volavano da 55 ore (caccia) a 84 ore (bombardamento), metà circa delle quali su velivoli di prima linea. L'addestramento terminava alle scuole di specialità. Un pilota da bombardamento arrivava quindi in squadriglia dopo aver volato per altre 50 ore (6 delle quali dedicate al tiro e solo 10 al volo in formazione a pieno carico), mentre un cacciatore aggiungeva al suo libretto di volo alle 115 iniziali altre 30 ore, 5 delle quali dedicate al combattimento in quota e 4 a tiri su bersagli fissi e mobili.

AB.I Situazione Ufficiali e Sottufficiali piloti nel 1941 (nostra elaborazione da A.U.S.A.M., b. Situazione Ufficiali, serie di tabelle trimestrali manoscritte redatte dalla Direzione Generale del Personale Militare 1° Reparto, 2ª Divisione)

	1 gennaio 1941				1 aprile 1941				1 luglio 1941				1 ottobre 1941			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
<i>S.P.E.</i>																
Generali		62		5		63		5		68		5		67		5
Colonnelli	45	87		7	35	102		8	34	125		8	34	126		6
Ten. Colonnelli	72	194		9	68	218		9	63	222		9	63	226		7
Maggiori	63	103			73	112			65	134		1	65	135		1
Capitani	303	197		3	350	199		3	299	240		2	299	273		3
Tenenti	578	177		6	569	214		3	523	283		3	523	283		3
S.Tenenti	331	92			190	79			179	31		1	179	153		
Totale ...	1392	912	0	30	1285	987	0	28	1163	1103	0	29	1163	1263	0	25
<i>Richiamati d'autorità</i>																
Generali		6				7				7				7		
Colonnelli		7	1			7	1			7	1			6	1	
Ten. Colonnelli	6	21	8		7	21	10		7	22	12		7	18	10	
Maggiori	9	21	15		9	21	14		9	18	15		9	17	12	
Capitani	23	61	38		25	60	39		25	54	58		25	49	55	
Tenenti	122	147	92		127	150	97		128	150	148		128	153	153	
S.Tenenti	171	163	119		178	165	125		179	165	153		179	166	157	
Totale ...	331	426	273	0	346	431	286	0	348	423	387	0	348	416	388	0
<i>Di complemento e tras. a domanda</i>																
Generali		1				1				2				2		
Colonnelli		6				4				4				6	4	
Ten. Colonnelli		14	2			15	2			22	3			26	6	
Maggiori	2	24	18		4	28	14		3	22	16		2	18	6	
Capitani	7	24	23		5	29	22		9	95	20		16	41	24	
Tenenti	97	61	34		95	69	32		164	80	63		176	134	62	
S.Tenenti	615	243	120		581	304	115		478	345	70		500	362	82	
Totale ...	721	373	197	0	685	450	185	0	654	570	172	0	694	589	184	0
TOTALE	2444	1711	470	30	2316	1868	471	28	2165	2096	559	29	2205	2268	572	25
Sottufficiali ...	2791	266			2761	268			2651	446			2883	350		

LEGENDA: colonna A personale ai reparti operativi da caccia, bombardamento e ricognizione marittima e terrestre;

colonna B personale presso Enti, Comandi e Reparti vari. Per i soli sottufficiali: personale con mansioni di Governo;

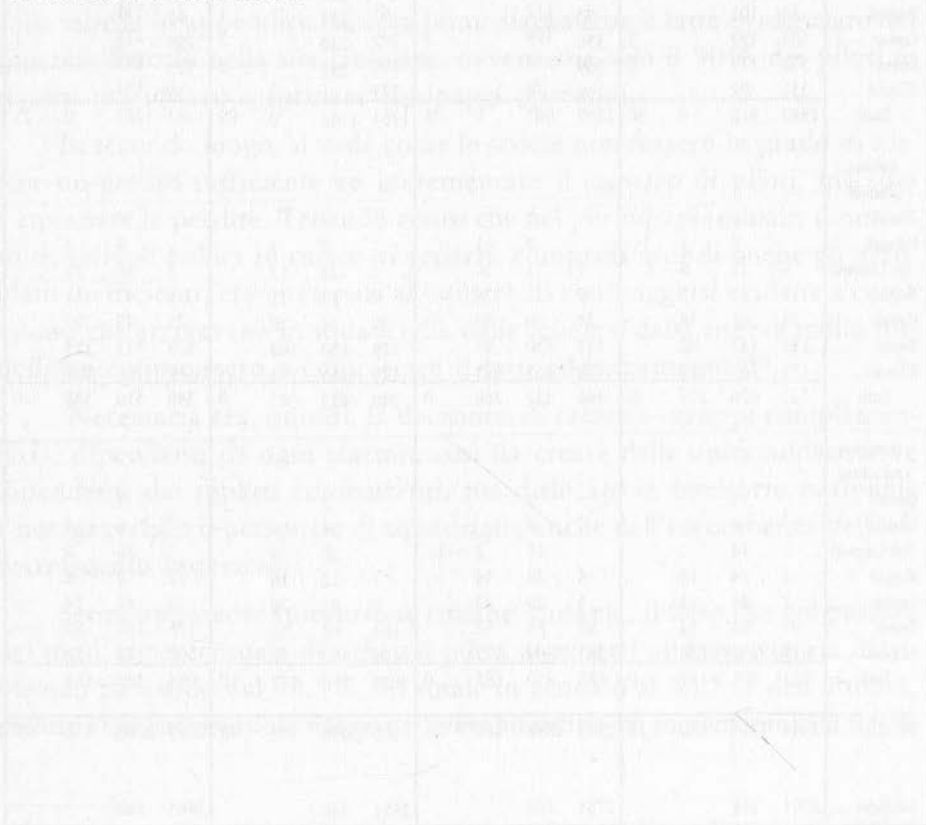
colonna C persone con mansioni di Aeroporto;

colonna D personale Fuori Quadro.

N.B.: Le percentuali sono così calcolate: $A + B + C + D$.

e nello stesso periodo. Tale fenomeno è ancor più evidente per gli ufficiali in s.p.e., passati dal 59,6% al 47,5%. Il fatto può, forse, essere spiegato con le promozioni, che, automaticamente, portavano lontano dai reparti la maggioranza degli ufficiali a partire dal grado di capitano, proprio per la funzione di comando connessa con i vari gradi, ovvero non si potevano creare più comandanti della medesima unità.

Rimane comunque da spiegare il modesto gettito di ufficiali inferiori provenienti dall'Accademia Aeronautica, ufficiali che avrebbero permesso il necessario ricambio.



CRONOLOGIA ESSENZIALE

F.A.S.	Fronte Africa Settentrionale
F.A.O.	Fronte Africa Orientale
F.G.A.	Fronte greco-albanese
F.I.	Fronte jugoslavo
F.A.	Fronte russo
F.M.	Fronte mediterraneo

Gennaio F.G.A. - In Albania, sul fronte dell'11^a Armata italiana, continua la battaglia difensiva. Controffensiva iniziata il 9 dicembre dell'anno precedente. Nel settore della 9^a Armata italiana si registrano numerosi attacchi greci che ottengono successi parziali, infliggendo gravi perdite alle truppe italiane.

Gennaio F.A.O. - Ai primi del mese le forze britanniche e alleate sono pronte per l'invasione dell'Impero italiano da nord, da ovest partendo dal Sudan, da sud con basi di partenza dal Kenia e da est, Mar Rosso.

Gennaio F.M. - Pesanti bombardamenti della R. Aeronautica e della *Luftwaffe* su Malta.

2 gennaio - Il C.A.I. (Corpo Aereo Italiano), dislocato in occidente per attacchi contro la Gran Bretagna, viene rimpatriato.

5 gennaio F.A.S. - Bardia presa dalle truppe dell'8^a Armata britannica.

18 gennaio F.A.O. - Le truppe italiane si ritirano da Kassala e Tessenei e qualche giorno dopo da Agordat, per concentrarsi su Keren.

24 gennaio F.A.S. - Tobruck è presa dall'8^a Armata britannica.

29 gennaio F.A.S. - Le truppe italiane evacuano Derna.

Gennaio-febbraio F.A.O. - Le truppe italiane si ritirano anche nella parte meridionale dell'Impero e dai territori precedentemente occupati.

Febbraio F.G.A. - Le truppe italiane combattono la battaglia difensiva di Tepeleni. Continua l'offensiva greca che infligge gravi perdite alle forze italiane, sempre in territorio albanese.

- 1-6 febbraio F.A.S. - Le truppe italiane si ritirano dal Gebel cirenaico.
- 5 febbraio F.A.O. - Inizia la battaglia di Keren.
- 6 febbraio F.A.S. - Bengasi è occupata dalle truppe britanniche.
- 7 febbraio F.A.S. - Truppe britanniche prendono Agedabia.
- 9 febbraio - Bombardamento di Genova da parte della *Royal Navy*. Bombardieri decollati dalla *Ark Royal* bombardano Pisa e Livorno.
- 14 febbraio F.A.S. - Sbarcano a Tripoli i primi contingenti dell'Afrika Korps tedesco, comandato dal generale Rommel.
- 15-20 febbraio F.A.S. - Il Comando italiano concentra la massa di arresto nella zona Sirte-Bulrat.
- 17 febbraio F.A.O. - Le truppe italiane si ritirano da Kisimaio.
- 20 febbraio F.A.S. - Reparti italo tedeschi si spingono a Nufilia.
- 25-28 febbraio F.M. - Conquista britannica e riconquista italiana dell'Isola di Castelrosso.
- 27 febbraio F.A.O. - Le truppe italiane si ritirano da Mogadiscio, da Dire Dawa e da Moyale.
- Marzo F.G.A. - Battaglia di logoramento.
- Marzo F.A.O. - Truppe britanniche sbarcano a Berbera, riconquistano il Somaliland. Un'altra colonna britannica da Mogadiscio procede su Harrar e la occupa il 26. Truppe britanniche prendono anche Neghelli e Javello.
- 1 marzo F.A.S. - Cufra si arrende alle truppe britanniche.
- 9 marzo F.G.A. - Alla presenza di Mussolini inizia l'offensiva italiana in Albania; fra il Tomar e il Fiume Voiussa alcuni successi parziali, ma il 14 i greci riescono a fermare l'attacco italiano.
- 17 marzo F.A.O. - Truppe britanniche raggiungono Giggiga, evacuata dagli italiani. A Keren muore in combattimento Orlando Lorenzini, comandante della 2^a Brigata coloniale.
- 21 marzo F.A.S. - Dopo una lunga resistenza, giunto alla fine delle scorte e travolto dalle truppe britanniche, si arrende il presidio di Giarabub.

- 25-26 marzo F.M. - Attacco di mezzi d'assalto della R. Marina contro piroscafi e navi da guerra britanniche nella baia di Sirda. Viene messo fuori combattimento l'incrociatore pesante *York* e la cisterna *Pericles*.
- 26 marzo F.A.O. - Si conclude, dopo una dura resistenza, la battaglia di Keren. Le forze italiane ripiegano su Asmara.
- 28 marzo F.M. - Battaglia di Capo Matapan. La R. Marina perde tre incrociatori e due cacciatorpediniere nello scontro con la *Royal Navy*.
- 31 marzo F.A.S. - Inizio dell'offensiva italo-tedesca per la riconquista della Cirenaica.
- Aprile F.A.O. - Le rimanenti forze italiane sono raccolte nella zona Dessié-Amba Alagi, Amhara, Gimma.
- 1 aprile F.A.S. - Una colonna italo-tedesca rioccupa Marsa Brega.
- 1 aprile F.A.O. - Gli italiani evacuano Asmara.
- 2 aprile F.A.S. - Agedabia e Zuetina sono riprese dalle truppe italo-tedesche.
- 4 aprile F.A.S. - Bengasi è rioccupata dalle truppe italo-tedesche.
- 4-5 aprile F.A.O. - Truppe britanniche occupano Adua e Adigrat.
- 5 aprile F.A.O. - Resa di Addis Abeba, che viene occupata dai britannici.
- 6 aprile F.G.A. - La Germania dichiara guerra alla Grecia e viene in aiuto delle forze italiane. Inizia la fase di rottura.
- 6 aprile - La Germania e l'Italia dichiarano guerra alla Jugoslavia.
- 7 aprile F.A.O. - Le truppe italiane si ritirano da Debra Marcos.
- 7 aprile F.J. - Truppe italiane varcano il confine iugoslavo: Truppe tedesche occupano Scoplje.
- 7-10 aprile F.J. - Unità italiane occupano posizioni in Jugoslavia.
- 9 aprile F.G.A. e F.I. - Unità tedesche ottengono significativi successi.
- 9 aprile F.A.O. - I britannici prendono Massaua.
- 11 aprile F.I. - Unità tedesche occupano Zagabria; unità italiane Lubiana e Susak, a sud Stuga e Ocrida e si congiungono alle truppe tedesche.
- 12 aprile F.A.S. - Attacco italo-tedesco a Tobruk, che resiste.

- 12-13 aprile F.I. - Prosegue l'occupazione italiana di posizioni in Jugoslavia.
- 13 aprile F.A.S. - Tutta la Cirenaica è riconquistata dalle truppe italo-tedesche, eccetto Tobruk, che è tenuta in assedio.
- 13 aprile F.G.A. - Inizio dell'offensiva italiana, della battaglia di rottura contro le forze greche.
- 14 aprile F.J. - Truppe tedesche entrano a Belgrado e unità italiane a Gaspic, Knir e Sebenico.
- 14 aprile F.A.S. - Attacco italo-tedesco in forze contro Tobruk, che resiste.
- 15 aprile F.I. - Le truppe italiane entrano a Spalato.
- 16 aprile F.I. - L'armata iugoslava di Sarajevo si arrende ai tedeschi.
- 17 aprile F.G.A. - Le truppe italiane continuano nella riconquista del territorio albanese.
- 18 aprile F.I. - Capitolazione della Jugoslavia.
- 20 aprile F.A.S. - Respinto un tentativo di sbarco britannico a Bardia.
- 23 aprile F.G.A. - Capitolazione della Grecia. Fine della campagna di guerra, vinta con il sostanziale apporto tedesco.
- 27 aprile F.A.O. - Dessié viene presa dalle truppe britanniche.
- 27-30 aprile F.G.A. - Le truppe italo-tedesche completano l'occupazione militare della Grecia.
- 30 aprile F.A.S. - Nuovo massiccio attacco italo-tedesco a Tobruk, che resiste.
- 17 maggio F.A.O. - Dopo un lungo assedio e ripetute azioni offensive britanniche ed etiopiche, si arrende il presidio dell'Amba Alagi, che ottiene l'onore delle armi.
- 18 maggio F.A.O. - Truppe britanniche occupano il capo Guardafui.
- 20 maggio-2 giugno F.M. - Conquista italo-tedesca di Creta.
- 12 giugno F.A.O. - Occupazione britannica di Assab e di Lekenuti.
- 15-17 giugno F.A.S. - Offensiva britannica denominata "Battleaxe" a Salum, che ha esito negativo.
- 21 giugno F.A.O. - Gimma è evacuata dalle truppe italiane.

22 giugno - Ha inizio l'Operazione "Barbarossa": l'invasione tedesca dell'URSS.

6 luglio F.A.O. - Il generale Gazzera si arrende, con le forze del Galla e Sidama al suo comando, a Dembidollo; i suoi uomini ricevono comunque l'onore delle armi.

9 luglio F.A.O. - Si arrende l'ultimo presidio italiano della Dancalia. Da questo momento la resistenza italiana è limitata all'Amhara, che è al comando del generale Nasi.

20 luglio - La RAF bombarda Napoli, causando vittime e danni notevoli.

26 luglio F.M. - Mezzi d'assalto della R. Marina attaccano La Valletta, ma, localizzati dai radar, vanno incontro ad un disastro: 15 uomini muoiono, tra i migliori assaltatori della R.M., come il maggiore del G.N. Teseo Tesei, il capitano di fregata Vittorio Moccagatta, il capitano di corvetta Giorgio Giobbe, il capitano medico Bruno Falcomatà; 18 sono presi prigionieri, i superstiti riescono a tornare alla base.

11-12 agosto F.R. - Truppe italiane del C.S.I.R. (3 divisioni al comando del generale Messe), entrate in linea ai primi del mese, prendono parte alla battaglia di Bug e contribuiscono alla vittoria di Nicolaiev.

22 settembre F.M. - Mezzi d'assalto della R. Marina violano la rada e il porto di Gibilterra. È il primo successo dei "maiali", che affondano due cisterne e una motonave armata.

24-25 settembre F.R. - Truppe del C.S.I.R. combattono sul Fiume Orel, lo varcano e costituiscono una testa di ponte.

28 settembre F.A.O. - Dopo cinque mesi di isolamento e di accanita resistenza cade il presidio italiano di Uolchefit, che ottiene l'onore delle armi.

28-30 settembre F.R. - Unità del C.S.I.R. sono vittoriose a Petrikowska.

8 ottobre F.M. - Bombardieri della R. Aeronautica attaccano le raffinerie e i depositi di carburante di Haifa.

14 ottobre F.R. - Unità del C.S.I.R., superato Pavlograd, puntano su Stalino.

- 20 ottobre F.R. - Stalino è occupata da unità tedesche con il concorso di truppe del C.S.I.R.. Le truppe italiane proseguono l'avanzata verso il Donez.
- 9 novembre F.M. - Attacco navale britannico contro un convoglio italiano, che perde alcuni piroscafi e due cacciatorpediniere.
- 11-12 novembre F.R. - Truppe del C.S.I.R. partecipano alla battaglia di Nikitova.
- 18 novembre F.A.S. - Ha inizio la grande offensiva britannica denominata "Crusader", che durerà fino al 6 gennaio 1942 e che segnerà la seconda occupazione britannica della Cirenaica.
- 21 novembre F.A.O. - Cade, dopo una forte resistenza, il caposaldo italiano di Culquaber-Fercaber, che ottiene l'onore delle armi.
- 24-27 novembre F.A.O. - Battaglia finale di Gondar, che, dopo strenua resistenza, cade con l'onore delle armi. Cessa così la guerra in A.O., che continuerà nei mesi seguenti con azioni di guerriglia.
- 11 dicembre - In seguito all'attacco giapponese di Pearl Harbour (7 dicembre), anche l'Italia e la Germania dichiarano guerra agli USA.
- 19 dicembre F.A.S. - Derna nuovamente occupata dalle truppe britanniche.
- 19 dicembre F.M. - Mezzi d'assalto della R. Marina affondano nel porto di Alessandria le corazzate britanniche *Valiant* e *Queen Elizabeth* e una cisterna.
- 20 dicembre F.A.S. - Occupazione britannica di Berta e di el Mechili.
- 25 dicembre F.A.S. - Rioccupazione britannica di Bengasi.
- 25-26 dicembre F.R. - Le truppe del C.S.I.R. sono seriamente impegnate nel settore ad oriente di Rykovo.

